الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم-

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

قسم علوم الاقتصاد



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة : العــلوم التجارية **التخصص : إمداد ونقل دولي**

وظيفة النقل في شبكة الامداد

دراســة حــالة ميناء مستغــانم

مقدمة من طرف الطالب : **تحت إشراف الاستاذ :**

عباس عبد القادر **بن شني عبد القادر**

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم و اللقب	A	الجامعة
رئيسا	بن شني يوسف	أستاذ محاضر - أ	جامعة – مستغانم -
مقررا	بن شني عبد القادر	أستاذ محاضر - أ	جامعة – مستغانم -
مناقشا	بسدات كريمة	أستاذة محاضرة - أ	جامعة – مستغانم –

السنة الجامعية 2017 -2018

الإهداء

قال تعالى: "وقضى ربك ألا تعبدوا لوالدين إحسانا".

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى من أوصى الله ببرهما وأثنى لهما بالفضل على أولادهم، إلى من كان سببا في نجاحي في الحياة وربياني على القيم والأخلاق إلى والدي الكريمين بارك الله في أعمارهما، أهدي ثمرة عملي هذا المتواضع إلى أبي وأمي الكريمين الذي أرجو من الله أن يجازيهم في الدنيا والآخرة خير الجزاء.

وإلى عائلتي الموسعة زوجتي رفيقة دربي و ابنتي قرة عيني بشرى و إلى كل من

ساعدني في انجاز هذا العمل المتواضع

و إلى حضني الأكبر الجزائر وفلسطين الحبيبة.

تشــــــــكــــر

الحمد لله نحمده ونشكره الذي وفقنا في إنجاز هذه المذكرة المتواضعة فهو القائل

"..وما توفيقي إلا بالله.."، و نرجو أن تكون خالصة لوجه الكريم وان تكون عنوانا مضافا

للحقل المعرفي، ثم الشكر موصول إلى للأستاذ المشرف "بن شني عبد القادر "الذي لم

يبخل علينا بما انعم الله عليه من علم و بما قدمه لنا من مساعدات و توجيهات .

ثم الشكر إلى بن سي قدور عبد القادر الذي أمدنا بإسهامات و إرشادات و تصعيده

النفسي لنا .

كما أتقدم بالشكر إلى كافة الأساتذة والى ابنة أختي ريهام على مساعدتها لي في انجاز

هذه المذكرة .

وإلى كل من ساهم من قريب ومن بعيد في انجاز هذه الدراسة العلمية.

فـــهرس المحـــتويات

قائـــــمة الجـــداول

قائـــــمة الاشكال

المقدمة

أصبح الإمداد من المواضيع الرئيسية و الحديثة في حياتنا اليومية و في جميع المستويات التطبيقية و منها الاكادمية، فمنذ ظهوره أول مرة وهو يطبق في جميع المجالات ومنها العسكرية و هذا بتوفير متطلبات الحرب والمحاربين من ذخيرة ومؤونة ومواد غذائية، وكذا سرعة النقل لتوفير هذه المتطلبات، أما اقتصاديا فأصبح من أهم العناصر للمؤسسات وهذا لأجل تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن كما ونوعا لتحقيق مردو دية عالية وتوسيع نشاطها، وفتح مجالات أوسع للتبادل وكذا الحصول على مكانة متميزة داخل السوق، أما تجاريا فأصبح الإمداد وظيفة مهمة فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع وكذا تدفق المعلومات.

ويعتبر النقل من أهم الأنشطة الرئيسية للإمداد حيث يقوم بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وكذا المناطق الحصول على المواد الأولية، كما تسعى الدراسة المؤسسات من تقليل تكاليف النقل واختيار أفضل وسيلة لزيادة ربحها ومكانتها في الأسواق، وتعد الدراسة الميدانية حول مؤسسة ميناء مستغانم نموذج في فهم الخصائص التي بنينا عليها دور وظيفة النقل في شبكة الإمداد، كونها عرفت تسارع وحركية مع متطلبات العميل و المجتمع.

إن البحث في موضوع وظيفة النقل في شبكة الإمداد جدير بالاهتمام في إلقاء الضوء على مميزاته الهيكلية والتجارية والاقتصادية في ظل مستوى الانفتاح العولمة، ومن هذا المدخل العام شملت الدراسة العناوين التالية:

1- مبررات اختيار الموضوع

تعتبر وظيفة النقل في شبكة الامداد كلوجيستيك على مستوى القطاعات المؤسساتية الاقتصادية الوطنية، تمكن مبرراتها في تحسين المجال التجاري و الاقتصادي في المجتمع، و بحكم التخصص و الدراسة التي أهلتنا إلى اختراق المعرفة اللوجيستية في مؤسسة ميناء مستغانم، حيث انفتح المجال الذي انطوى علية الاهتمام بالدراسة سواء كانت ذاتيا أو موضوعيا .

أ-المبررات الذاتية

- ينطلق علماء النفس و الاجتماع أن الرغبة الإنسانية تكمن في اختيار المادة الحية القابلة للاهتمام، و بحكم المتغيرات الاقتصادية و التجارية التي مست المجتمع، تعززت فينا الرغبة العلمية الخوض و البحث في آليات تحديد و تفسير و دور وظيفة النقل في شبكة الامداد في ظل توسعها في جمع المجالات الاقتصادية .

ب- المبررات الموضوعية

شهدت التقلبات الاقتصادية محليا أوإقليمياأو دوليا انعكاساتجعلت القطاع الاقتصادي يدخل في دائرةالاهتماماتفي ظل التطور التكنو اقتصادي، مما يفسح المجال إلى إبراز أهمية دور الميناء في تعزيز حركية الصادرات و الوارداتالذي أصبح أكثر موضوعيا لوظيفة النقل في شبكة الامداد في اختراق مفهوم مصطلح اللوجيستيك.

2- أهمية الدراسة

ترتقي أهمية الدراسة في تحديد المبادئ الأساسية الادارية التي تقوم عليه الهياكل اللوجيستية في أوإبراز حركية و أهمية وظيفة النقل في شبكة الامداد في ميناء مستغانم في كل ما يتجه من و إلى المؤسسة وصولا إلى العميل و ذلك من خلال العناصر التالية :

- تسعى الدراسة إلى تفسير الجانب النظري الأكاديمي لمصطلح اللوجيستيك .

- تقوم الدراسة إلى توصيف أهمية النقل في ميناء مستغانم و مدى مردوديته في تحريك العجلة التجارية .

3- أهداف الدراسة

تعد الدراسات العلمية الأكاديمية انعكاس ايجابي إذا توفرت منطلقات نظرية من اجل الوصول إلى أهداف ترتقي إلى تعميم نتائجها على باقي المؤسسات من خلال العمل إلى الوصول إلىأهداف وظيفة النقل في شبكة الامداد لمؤسسة ميناء مستغانم، و تسعى كذالك إلى تحقيق الأهداف التالية :

- السعي إلى إلمام مختلف المفاهيم العامة للمصطلح التي لها علاقة باللوجيستيك و النقل .

- محاولة إبراز مدى دور وظيفة النقل في اللوجيستيك لمؤسسة ميناء مستغانم من خلال تحديد الجوانب التي يمكن للمؤسسة من خلالها تحقيق نمو تجاري حركي محلي يهدف إلى الوصول إلى الأهداف المرجوة .

4- الدراسات السابقة

على الرغم من الاجتهادات في حقن الدراسات العلمية الاقتصادية من حيث اللوجيستيك، أظهرت جدية الاهتمام حول موضوع وظيفة النقل في شبكة الامداد إلى توسع الاهتمام بها في الدول المتقدمة، مما يعكس الدراسات التي سبقت الدراسة لها اهتمام في المراكز الاقتصادية العالمية الكبرى، و على هذا النحو استطعنا رصد و استعراض بعض الدراسات السابقة ذات الصلة بالموضوع على النحو التالي :

*Philipe - Pierre Dornier , Michel Fendre « la **logistique globale et le supplychain management- enjeux- principe- exemple** »,2é Edition. Edition d'organisation ,2007

* كما اعتمدت الدراسة إلى كتاب صاحبه محمد توفيق ماضي تحت عنوان **.إدارة المواد و الإمداد .** الدار الجامعية . الإسكندرية، الذي تطرق إلىأهم المحطات الهيكلية لجانب اللوجيستيك و الامداد، كما تبرز

كتابات ثابت عبد الرحمان إدريس، و التي تعتبر من المراجع الهامة التي ساهمت في إسهام توسع المفاهيم الاصطلاحية حول وظيفة النقل في شبكة الامداد و إدارة الأعمال اللوجيستية من خلال كتابه :

مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية : الإمداد و التوزيع المادي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية :2003.

و يعتبر كتاب، **إدارة الإمداد و التوزيع** ،الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2009 لصاحبه محمد حسان الذي سلط الضوء على أهمية الامداد و التوزيع في الهياكل المؤسساتية للدولة، كما تعتبر دراسة حمادة فريد منصور في كتابه مقدمة في اقتصاديات النقل ،مركز الإسكندرية للكتاب ،مصر. 1998، كما اهتمت الدراسة حول كتاب احمد عبد المنصف محمود . **اقتصاديات النقل البحري"** ، مكتبة الإشعاع الفني ، الطبعة الأولى2001، الذي عالج الدور الايجابي التي تقوم به وظيفة النقل في الميناء البحري .

5- إشكالية الدراسة

إن مشكلة الدراسة تتمحور في التحولات التي شهدها مصطلح اللوجيستيك لوظيفة النقل في شبكة الامداد، و من خلال معرفة أبعادها و دورها في ميناء مدينة مستغانم يمكن صياغة السؤال المركزي التالي :

- إلى أي مدى يمكن تفعيل دور وظيفة النقل في شبكة الامداد لمؤسسة ميناء مستغانم؟

و ينبثق من التساؤل الرئيسي تساؤلات فرعية نبرزها كالأتي :

- ماهي وظيفة النقل في إدارة شبكة الامداد؟

- إلى أي مدى يمكن لوظيفة النقل أن تساهم في فعالية الامداد في مؤسسة ميناء مستغانم؟

6- الفرضية العلمية

تعد وظيفة النقل في شبكة الامداد من الوسائل الأساسية لأجل رفع و تحقيق الأداء اللوجيستي في الجانب التجاري و الاقتصادي إذا توافقت مع الوسائل الحديثة التي تؤهلها للمنافسة الوطنية و الدولية.

و من هذه الفرضية الرئيسية تتحدد إلينا الفرضيات التالية:

* كلما أحسن اختيار وسيلة النقل في شبكة الامداد المناسبة إلا رفع من الأداء اللوجيستي في تحقيق غاية العميل.

* تتضمن أهميةإدارةاللوجيستيك في التغلب على الفجوة الحاصلة بين العرض و الطلب لتسهيل تمكين العملاء للحصول على السلع و الخدمات المحددة في المكان و الزمان.

7- مناهج الدراسة

يعتبر توظيف المناهج الذي يرتكز عليها الباحث للوصول إلى الحقيقة، و بالتالي المقدرة على دراسة المشكلة الأساسية بتفرعاتها و نتائجها ، و نظرا لتميز الظاهرة وظيفة النقل في شبكة الامداد بالتنوع و التعقيد و الحركية، يصعب علينا اعتماد منهج واحد لتفسيرها.

1- المنهج الوصفي التحليلي

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم على وصف ظاهرة من الظواهر بغرض الوصول إلى الأسباب التي أدت إلى حدوثها، و من جهة معرفة العوامل التي تتحكم فيه وصولا إلى استخلاص أهم النتائج التي يتم التوصل إليها من اجل تعميمها، فتبيان وظيفة النقل في شبكة الامداد تحددلنا طبيعة العوامل التي تتحكم في إدارة اللوجيستيك و الأسباب التي جعلتها أداة حيوية في التسيير التجاري و الاقتصادي للموانئ.

2- المنهج التاريخي

اعتمدنا في الدراسة على المنهج التاريخي في المعرفة، كونها دراسة غير مباشرة التي ترتكز على المراجع كالآثار والسجلات و أراء الأشخاص، الذين يمتلكون الحقائق التي تحتاج إلى تمحيص و تقدير الذي يصلنا إلى المعرفة الجزئية للظاهرة، لأجل معرفة النشأة التاريخية لمؤسسة ميناء مستغانم كنموذج يؤهل الباحث من خلال الدراسة الميدانية في الميناء إلى اكتساب الوثائق الرسمية و السجلات التاريخية في معرفة المنشاة لمؤسسة ميناء مستغانم.

3- منهج دراسة حالة

ساهم منهج دراسة حالة إلى إبراز أهمية الموضوع و إسقاطه ميدانيا عن طريق تحديد واقع وظيفة النقل في شبكة الامداد، من خلال احتكاكنا بالهياكل الرسمية الميدانية لميناء ولاية مستغانم و معرفة كل ما هو له علاقة بالدراسة.

8-تقسيم الدراسة

اشتملت الدراسة على مقدمة و فصلين مقسمة بدورها إلى مباحث و مطالبو خاتمة لأجل استخلاص النتائج المرجوة من الدراسة و التي على النحو التالي:

* الفصل الأول و يخص الايطار النظري للدراسة الذي تمحور حول المفاهيم لوظيفة النقل في شبكة الامداد .

تطرقنا في المبحث الأول حول ماهية طبيعة الامداد من حيث التطور للمصطلح و أهميته في شبكة الامداد، أماالمبحث الثاني فقد اشتمل على مفهوم إدارة شبكة اللوجيستيك و معرفة الوظائف التي تقوم بها التي اشتملت على مطالب في تحديد ماهيتها و وظائفها، أما المبحث الثالث فقد تركز على مفهوم أهمية النقل في شبكة اللوجيستيك، أما الفصل الثاني تناول التجسيد الميداني الواقعي لوظيفة النقل في شبكة الامداد في أبعادهاالاستراتيجية لدى السلطات التنفيذية و المحلية، حيث ترتكز الدراسة في المبحث الأول على المعرفة البنيوية لمؤسسة ميناء مستغانم من تعريف و مهام و نشأة و مرافق هيكلية، أما المبحث الثاني فقد اعتمدت

الدراسة على الامتيازات و المرافق للمؤسسة، أما المبحث الثالث الذي ختمت به الدراسة خصصناه حول البعد الحيوي لوظيفة النقل في ميناء مستغانم، و وصلت نهاية الدراسة إلى الرؤية الاستشرافبة لوظيفة النقل في ميناء مستغانم.

الـجانـب الـنـظـري

تمهيد

يعتبر اللوجيستيك(الإمداد) وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية و التجارية، و التي أضحت من الوسائل الضرورية في ظل التطور التكنولوجي، الاقتصادي و البرمجة الإدارية المتضمنة في الجوانب المادية والمعلوماتية في تطوير و تأهيل الكوادر، التي تضفي الطفرة الإنتاجية و قدرة المؤسسة على المنافسة.

على رغم مستوى التعقيد و توسيع حراك المنافسة بين مؤسسات الإنتاج الوطني، أدى بروز قطاع النقل كآلية من آليات القطاعات التي تعزز النهوض بالاقتصاد المحلي، و تساهم في تمكين المؤسسات التي تتميز بالقدرة التنافسية على تسير الإدارة الاستراجية، من رفع رصيدها الإنتاجي من خلال عنصر الجودة لضمان استمرارها ، و هنا يبرز دور قطاع النقل كنشاط لوجيستي من الأولويات على الصعيد الميداني.

المبحث الأول: ماهية طبيعة الإمداد(المفاهيم)

المطلب الأول:اتمولوجية ظهور مصطلح اللوجستيات (التطور التاريخي) إن دراسة تاريخ الإمداد تعني دراسة الوقائع، والأحداث التي حدثت في الماضي، على هذا النوع من الخدمات التي تهدف لإدارة التدفقات.

إن أصل كلمة اللوجيستيك **logistics** ، هو إغريقي logistikos، والتي تعني **calculation and reasoning**، أي فن الحساب، والاستنتاج من المنظور الرياضي.[1]

يقول بعض المؤرخين أن الجيش الروماني، كان يستخدم اللوجستيات ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القديمة، كان في القرن السابع عشر في فرنسا، عام1670 بالتحديد، حيث اقترح أحد مستشري الملك لويس الرابع عشر ، حلاَ للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في تلك العصور، وكان اقتراحه بالتشكيل رتبة جديدة بالجيش، تسمى مارشال جنرال دولوجي(**Marechal General de logis**)، وكانت مسؤولياته عبارة عن تخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد.

أما في القرن التاسع العشر فقد بدأت كلمة لوجيستيك في الظهور، وذلك في عام 1836م، حينما تم تقسيم الجيش إلى خمس قطاعات (إستراتيجي، التكتيكي، اللوجيستي، الهندسي، والتكتيكات الصغيرة) ، وفي تلك الفترة كان تعريف اللوجستيات، هو فن تحريك الجيوش، حيث أن **van ban** ، بين الدوري الحيوي اللوجستيات آنذاك بقوله : "فن الحرب هو فن البقاء والانتصار".[2]

أما في القرن العشرين، و بالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية ، كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمدادها، و بذلك عادت اللوجستيات إلى الظهور مرة أخرى، و بشدة و بالأخص في الجيش الأمريكي، حيث كتب **تشونس بيكر** و الذي كان قائدا في القوات المسلحة الأمريكية ؛ يقول"أن هذا الفرع من المعرفة الخاصة بفن الحرب، و الذي يتعلق بعمليات الإمداد و تدفق الأسلحة لمختلف أقسام الجيش يعرف باسم الإمداد و التوزيع"، و كان الهدف من استخدامها هو وصول المؤونات و الذخائر في الوقت الملائم، و بأمثل طريقة ممكنة للجيوش و حتى وقتنا الحاضر فان مصطلح اللوجستيات لا يزال يستخدم بشكل مكثف في المجال العسكري، أو في تطبيقات تقوم بها القوات المسلحة.[3]

وما إن وضعت الحرب أوزارها، حتى بدأت تظهر دراسات تهدف إلى تطبيق اللوجستيات، في مجال الأعمال، وخاصة بعد الكساد الشديد الذي تعرضت له الشركات في الولايات المتحدة الأمريكية في عام1958م، والذي أدى إلى انكماش في الأرباح بشكل ملحوظ مما أدى إلى البحث عن بعض النظم التي تساعد على التحكم في التكلفة، وتعمل على تخفيضها، و في هذا الصدد اكتشفت الكثير من المنظمات أن التكلفة المتعلقة بأنشطة اللوجيستية، لم تلق العناية أو الدراسة الكافية التي تؤدي إلى تخفيضها، ولم تحاول

---

[1] **"المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل اللوجستيات"**،المنظمة العربية للتنمية الإدارية- بحوث ودراسات،تأليف عدد من خبراء المنظمة عدد 439 2007ص:31.

[2] Philipe - Pierre Dornier , Michel Fendre « la **logistique globale et le supply chain management - enjeux- principe- exemple »**,2é Edition. Edition d'organisation ,2007 ,Page : 09.

[3] د محمد توفيق ماضي ، إسماعيل السيد **. إدارة المواد و الإمداد .** الدار الجامعية . الإسكندرية .ص 07.

الإدارة خلق نوع من التنسيق بين هذه الأنشطة و إضافة إلى خفض التكاليف، فقد ظهرت بعض الاتجاهات الأخرى التي أقنعت الإدارة بضرورة الاهتمام بالأنشطة اللوجيستية في المنظمة، ويمكن تحديد بعض هذه الاتجاهات فيما يلي :

*الزيادة في تكاليف النقل ناتج عن ارتفاع أسعار البترول بشكل ملحوظ في السبعينيات إضافة إلى التغيرات التي شهدتها وسائل النقل، أدى بالضرورة إلى البحث عن السل الحديثة لخفض تكلفة النقل[1].

*أصبح من الصعب على المؤسسات خفض التكاليف الكلية، من خلال خفض تكلفة الإنتاج، وهذا لان مستوى كفاءة الإنتاج وصل إلى حده الأقصى.

*التغيير الجذري في فلسفة المخزون

*التنوع الشديد في المنتجات نتيجة لتطبيق المفهوم التسويقي، و الذي يركز على إشباع حاجيات المستهلكين على اختلافها .

*التقدم المذهل في مجال تكنولوجيا الحاسبات الإلية، حيث وفرت المعلومات الضرورية للتنسيق بين الأنشطة اللوجيستية .

*زيادة الاهتمام و الوعي العام بمسألة إعادة تصنيع بعض المنتجات، والتي تستخدم بطبيعتها بعض الموارد المحدودة .

المطلب الثاني :الفكر اللوجيستي :

لوجيستي مفهوم قديم يعرف باللغة الانجليزية بمصطلح **logistics** ، والمشتق من اللغة الإغريقية، وهي كلمة استخدمت في الحياة العسكرية أثناء وضع الخطط الحربية للهجوم، أو الدفاع من المعسكرات، و الدول التي توجد في حالة الحرب . يعرف أيضا بأنه فن من الفنون الادارية، والتي تهدف إلى متابعة مجموعة من العمليات ، من خلال تزويدها بالمعلومات المناسبة، حتى تتم بشكل صحيح، ومن التعريفات الخاصة باللوجيستية :

هي فرع من الفروع الادارية المساندة ، والتي تتابع العمليات التجارية من واردات ،وصادرات، لمنشاة ما ،بناء على مجموعة من المعلومات ، والبيانات التي يتم الاعتماد عليها في واقع العمل من اجل ضمان نجاح تحقيق الأهداف، التي تم إعدادها مسبقا.

أما في بداية الستينات من القرن الماضي ظهر التفكير اللوجيستي، بالمؤسسات الصناعية ،و لكن تطبيقه فعليا كان في منتصف السبعينات في الو.م.الأمريكية و أوائل الثمانينات في أوروبا. علما أن اللوجيستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم من أصبحوا الممثلين الأوائل للوجيستيك المؤسسة بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الادارية مثل : **Heskett** في الولايات المتحدة الأمريكية، **Tixier**و **Mathe. Colin**، في فرنسا. فالفكر اللوجيستي المدني وضع بالتوازي مع التفكير اللوجيستي العسكري، وذلك باختلاف الغايات والأهداف ولكن المشاكل الأساسية تبقى نفسها[2].

[1] تفيده هلال، "إدارة المواد و الامداد"، جامعة الإسكندرية،199،ص: 26.

[2] http://pfeda ,univ -Lille 1.fr /iaal/docs /dess2003 /log/multimedia/penseelogistique,html.

يرى كل من **Stock**و**Lampert** أن تاريخ مصطلح اللوجيستيك يرجع إلى عام 1901م، حيث أجريت الدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية، حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجيستيك.

تعتبر أول كتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجيستية ضمن عملية التسويق، خاصة في الجانب المادي من العمليات ما قام به سنة 1922م**Clark**، حيث قام بتحديد أدق لوظيفة اللوجيستيك، من جلال كتابه (**CLARK.F Principles of marketing ,1922.19**).

وهناك عدد من الكتابات تحدثت عن دور اللوجيستيك في النظام الفرعي للتوزيع المادي، مع تطبيق الأساليب الرياضية، وفي سنة1972م، صدر كتاب للخبير الاقتصادي:**.KOLB.F** تحت عنوان :" **La logistique approvisionnement ,production ,distribition**"حيث يقترح نهجا لمختلف تقنيات إدارة المخزون و التنبؤ بها ، و تصميم شبكات التوزيع المادي .إذ يمثل هذا الكتاب بلورة للتفكير اللوجيستي الفرنسي ،اما في عاملا 1973 جعلHeskett اللوجيستيك كمجال إداري متكامل يواجه الرهانات الإستراتيجية و المشاكل التنظيمية .و يقدم LAMBILLOTTE في كتابه " **La fonction l'entreprise logistique dans**" سنة 1976 اللوجيستيك في بعده الوظيفي و التنظيمي أما عام 1980حدده كميزة تنافسية ممكنة للشركات و ذلك من خلال سلسلة القيمة" La logistique Porter"

وفي عام 1983ظهرت رؤية جديدة بفرنسا من خلال كتاب "الخدمات اللوجيستية للشركات " la logistique d'entreprise "من تأليف COLIN .J & TIXIER .D MATHE.Hوهي رؤية منفصلة تماما انه من نهج فعال لحشد رؤية Heskett.و هو يتألف من النهج الإستراتيجي و التنظيمي دون إعطاء المزيد من الإشارات إلى الأدوات الكمية لتحسين مشاكل تشغيلية .

وقد تم تنفيذ هذه الرؤية الجديدة عن طريق الجمع بينها و بالتالي ظهرت ثلاث أفكار مختلفة مما أدى إلى مزيج مشترك بشان نهج كل منهما في مجال الخدمات اللوجيستية .

جلب TIXIER نهج التسويق الذي تشبع بفكر Heskett و Shapiro، و كذلك MATHE مع خبرته كمستشار و COLIN من خلال نهج النقل ونهج التوزيع المادي .ومن هذه السنوات تضاعفت كتابات في فرنسا المتخصصة في اللوجيستيك وكافة الأنشطة المتعلقة به .

المطلب الثالث: مفهوم الامداد.

لقد رأى الكتاب إدارة الأعمال تطوير مصطلح الإمداد وتطبيقه في المجالات الاقتصادية، واعتباره فنا من فنون إدارة الأعمال ذو الأثر الاقتصادي البالغ. حيث لم يكن هناك اتفاق كامل على مفهوم الإمداد بين الخبراء، كما أن محتوى ومفهوم الإمداد تغير بيئة الأعمال والتنمية الصناعية، وفيما يلي سنورد بعض مفاهيم اللوجستيك حسب التطور التاريخي ونت بينها ما يلي[1]:

---

[1] عبد العزيز بن قيراط ، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية و دورها فيخلق القيمة ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، جامعة قالمة ، السنة الجامعية 2009-2010ص7.

التعريف 1: الرابطة الأمريكية للتسويق "Marketing American Association" سنة 1948.
حركة ومناولة البضائع من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك أو الاستعمال. إن هذا التعريف ركز على أنشطة التوزيع المادي فقط.

التعريف 2: مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالو.م.أ سنة 1962 :
"اللوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء" [1]. بالمقارنة مع التعريف السابق، هناك توسع في المهام اللوجستية وهي: توقعات السوق، الخدمة المقدمة للعملاء، وتحديد مواقع المصانع والمستودعات.

التعريف 3 Magee: سنة 1968.
تقنية مراقبة وإدارة تدفقات المواد والمنتجات من مصدر التموين إلى نقطة الاستهلاك ، اعتبر Magee اللوجستيك مجموعة من التقنيات للمراقبة وتحريك تدفقات المواد والمنتجات من مصادر التموين إلى مراكز الإنتاج من جهة، ومن وحدات الإنتاج إلى نقاط الاستهلاك من جهة أخرى.

التعريف 4 : المجلس الوطني لإدارة التوزيع الماديNCPDM سنة 1972.
"مصطلح يصف التكامل بين اثنين (أو أكثر) من الأنشطة وذلك بهدف التخطيط، التنفيذ ومراقبة التدفق الفعال للمواد الخام، النصف المصنعة والمنتجات النهائية من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، ويمكن أن تشمل هذه الأنشطة على نوع الخدمة المقدمة للعملاء، التنبؤ بالطلب، الاتصالات المتعلقة بالتوزيع، مراقبة المخزون، مناولة المواد وإعداد الطلبيات، خدمة ما بعد البيع وقطع الغيار ، تحديد مواقع المصانع والمخازن، المشتريات، التغليف، معالجة البضائع المعادة، التفاوض، تنظيم النقل والنقل الفعلي للسلع وكذلك التخزين والمخازن" ، بالمقارنة مع تعريف NCPDM السابق سنة 1962 يمكننا أن نرى بوضوح أن هذا التعريف التموين وإعادة التدوير.

التعريف Stone5 : فقد عرف اللوجستيك بأنه:
" علم وفن يحدد الحاجات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل".

التعريف 6 Heskett James سنة 1978: إدارة الأنشطة التي تسهل حركة وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية.

التعريف 7 جمعية هندسة اللوجستيك 1981: اللوجستيك هو فن وعلم إدارة وتنظيم الأنشطة التقنية المتعلقة بالمتطلبات وتصميم وسيلة التوريد وصيانة الدعم لخدمة الأهداف والتنبؤات والعمليات.

التعريف 8 PACHE.G ET COLIN.J سنة 1988: اللوجستيك هو تقنية التحكم في الحركة المادية لتدفقات السلع، سعيا إلى البحث عن تزامن الوتيرة داخل سلسلة العمليات التي تميل إلى أن تكون في الوقت المحدد "وذلك لتفادي التعطلات والاختناقات".

[1] ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية : الإمداد و التوزيع المادي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية: مصر 2002-2003 ص:20.

التعريف Nulty et Ratliff:9 سنة 1966 اللوجستيك هو عبارة عن مجموعة من الأنشطة المتعلقة باكتساب، بحركة تخزين وتسليم القطع والسلع في سلسلة اللوجستيك. ويشمل اللوجستيك مهام النقل، التزيع، التخزين، وادارة المواد والمخزون، وهو مرتبط بالانتاج والتسويق.

التعريف "Aslog": اللوجستيك هو وظيفة التي تهدف إلى أن توفر على الأقل من حيث التكلفة والجودة المطلوبة، المنتج إلى المكان والزمان حيث يوجد الطلب، وهو يشير إلى تحديد عمليات الحركات المنتجات مثل موقع المصانع، المخازن، المشتريات، إدارة المخزون، المناولة، إعداد الطلبيات، النقل، ورحلات التسليم ، يشبه هذا التعريف NCPDM سنة 1972، ولكنه لا يحتوي على خدمات ما بعد البيع وإعادة تدوير المنتجات.

التعريف 11(logistics of institute(il) : اقترح تعريفين للوجستيك هو فعل تحديد الموارد مع مرور الوقت " أو" اللوجستيك هو الإدارة الإستراتيجية لسلاسل التوريد"، وبعدها يعرف سلسلة التوريد هي تسلسل الأحداث لإرضاء الزبائن، قد تحتوي على أنشطة التموين، الإنتاج،التوزيع، إدارة النفايات والنقل المرتبط بها ، التخزين وتكنولوجيا الإعلام الآلي " وهنا اللوجستيك هو الإدارة الإستراتجية لأنشطة التموين، الإنتاج، التوزيع، النقل، التخزين، إعادة التدوير والإعلام الآلي، اللوجستيك إدارة مجلس.

التعريف 12 مجلس إدارة اللوجستيك Management CLM of logistics : اللوجستيك هو جزء من أنشطة سلسلة الإمداد، وهو يغطي عمليات التخطيط، وسائل التنفيذ، الرقابة على أنشطة اللوجستيك، الانسياب الفعال للمواد، تخزين المواد والمعلومات والبيانات ذات علاقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لأغراض توليد القناعة لدى الزبائن أو كسب رضاهم. في هذا التعريف نجد أن اللوجستيك يشمل التخطيط والتنفيذ والرقابة والسيطرة لرفع كفاءة انسيابية المواد، مع تركيز على المعلومات والبيانات.

التعريف 13" the logistique institutetli": اللوجستيك هو عبارة عن مجموعة من الوظائف المرتبطة بتدفقات السلع، المعلومات والأموال(تدفقات مادية، معلوماتية ونقدية) بين الموردين والعملاء"، بالمقارنة مع غيرها من التعاريف، تؤكد واضح على تدفق المعلومات والتدفقات المالية.

المطلب الرابع: مفهوم سلسلة الإمداد

الإمداد أو سلسلة التوريد هي مصطلح إنجليزي Chain Supply ، فهو الأكثر استخداما أو بالفرنسية Chaine La logistique، فقد ظهر المصطلح في بداية التسعينات، عندما بدأ التعامل مع المؤسسات والموردين والزبائن أي خلال مرحلة اللوجستيك المشترك Logistique cooperee .

على الرغم من القبول العريض الذي حظي به مفهوم الامداد والتوزيع بواسطة المنظمات لتحسين كفاءة تدفق سلع وخدمات المنظمة من مرحلة الحصول على المواد الخام إلى مرحلة استهلاكها بواسطة عملاء المنظمة. إلا أنه على الجانب المقابل لم تستطع توفير إطار عام تستخدمه سواء التنسيق بين وظائفها المختلفة ، أو بين باقي المنظمات التي تتعاون معها في تدفق سلعها وخدمتها إلى الأسواق، ولذا بدأت المنظمات باستخدام مدخل النظم لإدارة عمليتها المسئولة عن تدفق منتجاتها لأسواق، الذي يقوم بصورة أساسية على النظر للمنظمة وباقي المنظمات التي تتعامل معها كنظام متكامل يتكون من مجموعة من النظم الفرعية، تشترك كلها في تدفق سلع وخدمات المنظمة وتعمل على تعظيم قيمة تلك السلع الخدمات، من وجهة نظر العملاء، ولقد أطلق على ذلك المدخل مفهوم سلسلة الإمداد ويعمل على توفير قاعدة للمنظمة، تستخدمها في تكامل

وظائفها المختلفة والتنسيق مع باقي المنظمات التي تشترك معها في تدفق سلعها وخدماتها، وذلك لزيادة قيمة ما تقدمه المنظمة لأسواقها، ويمكن تعريف المنظمات التي تشترك معها في تدفق سلعها وخدمتها وذلك لزيادة قيمة ما تقدمه المنظمة لأسواقها، ويمكن تعريف سلسلة الإمداد كما يلي[1]:

"الإطار الذي تستخدمه المنظمة لتحقيق التكامل بين وظائفها المختلفة والتي تبدأ من الموردين وتنتهي عند المستهلك النهائي وذاك لتقف سلع وخدمات المنظمة والمعلومات، ذات صلة بغرض كفاءة إدارة المنظمة لعمليتها الداخلية وتعظيم قيمة منتجاتها من وجهة نظر عملاتها وملاكها.

المطلب الخامس: أهمية وأهداف اللوجستيك.

أولا: أهمية اللوجستيك

إن الإهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المؤسسات أن الطريق نحو المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، وأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:

1-اعتبارات التكلفة العالية: تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على مستوى الاقتصادي للدول، حيث تشير الإحصاءات إلى أن 19بالمئة من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية، يستمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13بالمئة من قوة العمل هناك، ومن بين هذه الأنشطة نشاط النقل، حيث أن الإحصاءات تشير إلى تكاليف لوجستيك النقل وحدة يبلغ حوالي 10،5بالمئة من الانتاج العالمي أي حوالي 2000مليار دولار.[2]

2-طول الخطوط الإمداد والتوزيع: إن الاتجاه نحو العولمة في الصناعة وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، لهذا تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل كل منظمة أعمال وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

3-اللوجستيك مهم للإستراتيجية: تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في السبل التي يمكن أن تميز منتاتها عن غيرها من المتنافسين، أي أن إستراتجية التمايز وخاصة في التكلفة (أسعار المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعد المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.[3]

[1] د.محمد حسان ، إدارة الإمداد و التوزيع ،الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2009،ص: 36-37 .

[2] عبيد علي احمد الحجازي : اللوجيستيك كبديل للميزة النسبية ، منشاة المعارف ، الإسكندرية ،مصر ، 2000،ص:18.

[3] ثابت عبد الرحمان إدريس:مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية،مرجع سبق ذكره ،ص:29.

4-اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المؤسسة جهودا متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة العملاء، فرضا العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفقها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

5-تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز، توصيل الطلبات للمنازل، انتشار ماكينات الصرف الآلي، والاقبال عل استعمال الانترنت والبريد الالكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع و الخدمات في وقت قصير، إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات، وعمليات التصنيع الآلي، والمرونة في الإنتاج والتنميط، ساعد المؤسسات عل اتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير. وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم و رغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.

ثانيا: أهداف اللوجستيك

ينطوي اللوجستيك على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم علو نحو التالي:

1-الجودة المناسبة: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء أي أن مفهوم الجودة هنا مرتبط بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها، حيث تمارس وظيفة اللوجستيك رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد ويمكن ذكر أربع عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها المؤسسة في الأجل الطويل وهي:

أ-أن تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة وهي (متطلبات تصميم المنتج-عوامل الإنتاج-الاعتبارات الخاصة بالشراء التجاري-العوامل السوقية).[1]

ب-اختبار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.

ج- تنمية العلاقات مع المردين لتحقيق فهم أفضل و واقعي لمتطلبات الجودة والتنمية الحافز لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى.

د- تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة.

[1]ثابت عبد الرحمان إدريس :مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية ، مرجع سبق ذكره ، ص:32.

2-السعر المناسب: قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجور، أعباء التصنيع والأعباء العامة). ويمكن تعريفه بأنه القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.

3-شراء بالكميات المناسبة: تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة طبيعة الإنتاج، الظروف المالية للمؤسسة.

4-الشراء في الوقت المناسب: يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه و ألا يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة والذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات بأخذها الاعتبار عند تحديد توقيت الشراء.

5-اختيار مورد المناسب: تعتبر عملية اختبار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فان التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تصف بها هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختبار السليم للمورد.

بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكن أن نذكر منها ما يلي:

-تجنب الاختناقات و الأعطال.

-تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.

-خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة.

-تحقيق ما يسمى ب05 أصفار والتي تتمثل في :

*صفر مخزون : التقليل من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفرات في التكلفة الناتجة عن ذلك.

*صفر آجال : تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

*صفر أوراق : عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الهاتف، الحاسب الآلي، الكمبيوتر، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، ويزيد من سرعة الاستجابة.

*صفر تعطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية.

كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير: المنتج الصحيح، بالكمية الصحيحة، بالحالة الصحيحة ، في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح، للعميل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة.

المبحث الثاني: مفهوم إدارة شبكة اللوجيستيك ووظائفها

تواجه منظمات الأعمال بنية ديناميكية متحركة و غير مستقرة ، الأمر الذي يتطلب منها تبني إستراتيجية متينة تمكنها من التكيف ، وتجعلها تمتلك القدرة على مواجهة تقلبات السوق بسرعة ، بالإضافة إلى تمكينها من الحصول على ميزة تنافسية مستدامة من اجل تحقيق النجاح و الاستمرار ، وتكمن هذه الإستراتيجية في الإدارة المثلى لشبكة اللوجيستيك، و التي تعتبر فلسفة و توجه جديد في الإدارة الحديثة و أداة لتحقيق التوازن بين مستوى التكلفة و مستوى أداء المنظمات ، و تتمثل شبكة اللوجيستيك في مجموعة المراحل المتتالية لإنتاج و توزيع المنتج من مورد موردي المنتجين إلى زبائن زبائنهم ، أي جميع الأنشطة الوظيفية اللوجيستية المتكررة لعدة مرات من خلال القنوات المحدودة ، و ذلك أثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية، مع إضافة قيمة ملموسة لها في نظر العملاء الذين يحصلون عليها .

المطلب الاول- مفهوم إدارة شبكة اللوجيستيك

يعتبر مصطلح شبكة اللوجيستيك **(Supply Chain Management)** مصطلح جديد ظهر سنة 1990 م في الولايات المتحدة الأمريكية، و من ابرز المفاهيم الحديثة في إدارة منظمات الأعمال ، حيث يعتبر اللوجيستيك هو التطور لمفهوم شبكة اللوجيستيك [1]، و ذلك في ضوء إعادة تقييم إستراتيجية المنضمات التي تمكنها من التحكم في التكاليف الإجمالية ، الأمر الذي أدى لتمتع هذه المنظمات بمستوى من المرونة السعرية ، و يبرز الجدول الموالي ابرز التطورات التي عرفها مفهوم اللوجيستيك:

جدول رقم01 : ابرز تطورات مفهوم اللوجيستيك

الفترة	المفاهيم	الأهداف
سنوات 1970	وظائف تقليدية (النقل، التوزيع، التخزين،...)	سعي إلى السيطرة على تكاليف هذه الوظائف وذلك في بيئة المنظمة .
سنوات 1980	إدارة الامداد	اختيار الموردين و سياسة الشراء وذلك في بيئة دولية .
سنوات 1990	إدارة شبكة الامداد	تدنئه تكاليف الأنشطة اللوجيستية و تحسين جودتها ، إضافة إلى تحسين معدل الخدمة.

ومن أهم الأسباب التي أدت إلى التوجه من إدارة اللوجيستيك نحو الإدارة الحديثة لشبكة اللوجيستيك ما يلي[2]:

[1] ثابت عبد الرحمان ،المرجع سبق ذكره ، ص :58.
[2] مصطفى محمد أبو بكر ، المرجع سبق ذكره ،ص:35.

- التوجهات الجديدة مثل العولمة وتكنولوجيا المعلومات و الاتصال إضافة إلى ظهور شراكات و تحالفات إستراتيجية بين المنظمات .
- تصاعد المنافسة محليا و دوليا.
- تصاعد في توقعات العلماء .
- تميز المنتجات بدورة حياة قصيرة حيث أصبحت عملية تطوير المنتج و توزيعه عنصرا أساسيا في الإستراتيجية التنافسية.

يمكن اعتبار إدارة شبكة اللوجيستيك كفلسفة لإدماج مختلف عناصر شبكة اللوجيستيك من اجل خلق قيمة مضافة للعملاء و بالتالي خفض من حالة عدم التأكد التي تميز الأسواق ، عند البحث عن مفهوم هذا المصطلح الجديد في الانترنت فانه يمكننا الحصول على أكثر من 60 مليون إجابة و كما يقال كثرة المعلومات تفقد المعلومة ،لذلك نجد أن الكثير من الباحثين اختلفوا في مفهوم إدارة شبكة اللوجيستيك و لم يقدموا تعريف شامل وواضح ، سوف نتطرق إلى أهم التعريفات المقترحة :

حسب الجامعة الأمريكية المتخصصة ***(Américan Profisional Association)*** إدارة شبكة اللوجيستيك هي " تخطيط و إدارة كل الأنشطة و العمليات التي تقوم بتحديد المصدر الاقتناء التمويل و نشاط التموين وكذلك تتضمن التنسيق و التعاون مع شركاء القناة الذين قد يكونوا موردين ، وسطاء ، موردون خدمات الطرق الثالث المستهلكون ...وتتعامل إدارة شبكة اللوجيستيك من خلال إدارة العرض و الطلب ضمن وعبر المؤسسات ومنظمات الأعمال "يتضح من هذا التعريف أن إدارة شبكة اللوجيستيك هي الإدارة المسؤولة عن تخطيط كل العمليات التي تقوم بها المنظمة و التي تؤدي إلى التنسيق بين العرض و الطلب .

و يعرف مفهوم إدارة شبكة اللوجيستيك أيضا بأنه " التحكم في ال تدفقات المنظمة و تسيير المحزونات و ذلك بالاستعانة بالمعلومات التي تتوفر على طول سلسلة اللوجيستيك مما يسمح في الأخير بالحصول على مستوى اللوجيستيك المرغوب و بأقل تكاليف ممكنة ...

و في تعريف المقدم سنة 2005 من طرف المعهد الأمريكي ***(CSCMP)*** العالي لإدارة شبكة اللوجيستيك "إدارة شبكة اللوجيستيك تتعلق بالتنبؤ و إدارة كل الأنشطة المتعلقة باختيار الموردين ،التموين ،التحويل ،و كل الأنشطة متعلقة بإدارة اللوجيستيك .

في الأخير يمكن القول أن إدارة شبكة اللوجيستيك كوظيفة من وظائف المؤسسة تهتم بالقيادة و الرقابة على مجموعة من الأنشطة التي تتجاوز المهام اللوجيستية تمتد لتشمل التسويق و المبيعات و ذلك بالاعتماد على و سائل الاتصال و المعلومات الجد متطورة أي أنها نظرة شاملة في إدارة الامداد و تهدف إلى تحقيق ما يلي :

- أقصى إشباع عند المستهلك و ذلك بتوفير السلع في الوقت و المكان المناسبين.
- تخفيض تكاليف اللوجيستيك إلى أدنى حد مع الإبقاء على مستوى معين من الخدمة .
- التنسيق بين تدفق المعلومات و المواد عن طريق وضع نظام معلومات إداري فعال و اعتماد وسائل اتصال جد متطورة.

المطلب الثاني- وظائف شبكة الوجيستيك

بعدما تطرقنا إلى مفهوم اللوجيستيك و إدارة شبكة اللوجيستيك ، سوف نعرض ولو بإيجاز أهم الوظائف التي تقع على عاتق إدارة شبكة اللوجيستيك و هنا يمكن التفريق بين كل من الوظائف اللوجيستية التقليدية و الوظائف المتعلقة بقيادة شبكة اللوجيستيك .

أولا :وظائف الامداد التقليدية

تمثل كل الوظائف الرئيسية المتعلقة بمصطلح اللوجيستيك و المتمثلة أساسا في وظيفة الشراء ، التخزين ،النقل ،التوزيع المادي ..وتتميز هذه الوظائف بأنها [1]

- تتواجد في كل مراحل شبكة الامداد فمثلا نجد أن وظيفة التخزين تتواجد في عملية الإنتاج كما توجد في عملية التوزيع .

تتم هذه الوظائف بين مراحل مختلفة لإدارة شبكة اللوجيستيك مثلا إن وظيفة النقل تتواجد بين عملية التوزيع (المورد)وعملية التموين (المنتج) و هي تقوم بالربط بين هاتين العمليتين .

1)وظيفة الشراء

يمكن تعريف وظيفة الشراء على أنها وظيفة متكاملة و مسؤولية عن التخطيط المسبق لتوفير المواد الخام [2] ، و المواد قيد التصنيع ،المواد المصنعة وكافة المواد التي تدخل في عملية الإنتاج من معدات وآلات و قطع الغيار و كافة مستلزمات المؤسسة التي تحتاج إليها لأداء وظائفها على أكمل وجه و المساهمة في تحديد كميات الشراء و مواصفاتها ،اختيار مصادر الشراء المناسبة و ما يرتبط بذلك من متابعة التوريد من حيث مواعيد التسليم و الاستلام المشتريات وفحصها للتأكد من سلامتها و مطابقتها للمواصفات المحددة مع العمل على تطبيق كافة الإجراءات المناسبة المتعلقة بتوفير المواد و بما يتعلق مع السياسة العامة للمؤسسة و تسعى هذه الوظيفة إلى زيادة الربحية من خلال توفير المتطلبات بالكمية و الجودة المناسبة و في الوقت و السعر المناسبين و من أفضل مصادر التوريد و يمكن تحقيق هذا الهدف من خلال تحقيق الأهداف الفرعية التالية:

- تخفيض تكلفة الشراء و يكون هذا بالشراء بالكميات المناسبة ،تنفيذ عملية الشراء بأقل التكلفة ممكنة حصول على خصومات من الموردين .

- مساهمة في تحقيق الميزة التنافسية و ذلك بتوفير مستلزمات و احتياجات المؤسسة بالجودة المناسبة و المواصفات المطلوبة .

- اختيار مصادر التوريد ،متابعة أوامر التوريد ، تقييم و ترتيب الموردين حسب الكفاءة و جدارة و مدى التزام كل منهم

[1] نهال فريد مصطفى، جلال العبد، المرجع سبق ذكره، ص:58.

[2] رسمية زكي قرياص ،عبد الغفار حنفي ،**"الإدارة الحديثة في إدارة الامداد و المخزون"**،الدار الجامعية الإسكندرية ،مصر 2004ص:27.

2)وظيفة التخزين

إن وظيفة التخزين يمكن تعريفها على أنها وظيفة الاحتفاظ بالأشياء لحين وقوع الحاجة إليها و بالتالي فان هذه الوظيفة تحقق المنفعة الزمنية التي تعني توفير المنتجات حين حدوث الطلب عليها [1]،و يمكن القول إن هذه الوظيفة تقوم على أساس :

- تخطيط و تنظيم المواد المخزنة.
- السيطرة على هذه المواد لغرض ضمان استمرار تدفقها.

و يتم ذلك بوضع نظام للتصنيف و تبويب وتوفير المواد و تحديد أماكن تخزينها بأمان و لان هذه الوظيفة تمثل عنصر تكلفة في شبكة الامداد لذلك لابد أن تكون اقل ما يمكن حيث أن ارتفاعها يمثل عبء على المؤسسة ، و نجد أن هذه الوظيفة في بعض الأحيان تكون مسؤولة عن المناولة و نقل المواد المخزنة و في بعض الأحيان توجد إدارة مستقلة لشؤون حركة هذه المواد و تعمل بالتنسيق مع وظيفة التخزين .

إن وظيفة التخزين كأحد أهم وظائف شبكة اللوجيستيك هدفها إلى تحقيق ما يلي :

- ضمان تدفق المواد و ذلك بالاحتفاظ بالأصناف المطلوبة لتحقيق استمرارية التدفق .
- الاستفادة من فروق الأسعار حيث إن تخزين المواد بعد شرائها وقت انخفاض أسعارها واستخدامها عند ارتفاع الأسعار فيه توفير للتكاليف و هذا يعني زيادة المنفعة الزمنية.
- استلام و تخزين المواد المستردة و نفايات انتظارا للتصرف بها.
- تحديد الأماكن الملائمة و المواقع الخاصة بالمخزون.

3) وظيفة النقل

تمثل وظيفة النقل احد الوظائف الأساسية لإدارة شبكة اللوجيستيك ، في حين إن وظيفة التخزين تخلق المنفعة الزمنية ، فان هذه الوظيفة تعمل على خلق المنفعة المكانية من خلال تحريك السلع المختلفة ، من مكان تقل فيه الحاجة إليها إلى أماكن أخرى تشتد فيه هذه الحاجة ، و تمثل هذه الوظيفة أهم عناصر التكلفة ، لذلك فان المؤسسات التي تتبنى فلسفة شبكة اللوجيستيك تحدد وفقا لمثلية في تسييره لوظيفة النقل .[2]

إن زيادة الكفاءة في عمليات النقل تنعكس على مستوى كفاءة النظام اللوجيستي ككل ، والكفاءة الإنتاجية للمؤسسة بوجه عام ،من ناحية أخرى فان الكفاءة في نشاط النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي للمؤسسة ، و ذلك من خلال تأثيرها على مستوى خدمة العملاء ، و على سياسة تسعير المنتجات و كذلك على الإدارة الفعالة للمخزون .

التوزيع المادي

تقليديا فان التوزيع المادي يبدأ بتهيئة المنتجات من المؤسسات باتجاه الأسواق و محاولة إيجاد حلول تركز على تخفيض تكلفة إيصال تلك المنتجات إلى زبائنها ، ولكن في الوقت الحاضر فان التفكير قد تعدى

[1] رسمية زكي قرياص ،عبد الغفار حنفي ،المرجع سبق ذكره ،ص:30.
[2] ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع سبق ذكره،ص:110.

هذه النظرة ليأخذ اتجاها مختلفا نوعا ما من حيث إن التوزيع المادي يبدأ بالسوق و يعمل للخلف حتى المؤسسة و بالتالي ظهر لدينا مفهومين هما :[1]

- التوزيع خارج الحدود ***(out bound distribution)*** و يعني نقل المنتجات من المؤسسة باتجاه العملاء.

- التوزيع داخل الحدود ***(in bound distribution)*** الذي يتضمن إعادة المنتجات التالفة أو المعادة و الزائدة عن حاجات قنوات التوزيع، حيث أن حركة تدفق المنتجات لا تنتهي بوصولها إلى يد المستهلك. إن هذين المفهومين يمثلان ما يسمى بالإمدادات التسويقية .

حسب خبراء معهد التسويق البريطاني " التوزيع المادي هو عبارة عن المهارات و الأساليب و التقنيات التي تصب في بوتقة توفير احتياجات و تلبية رغبات المستهلك ،في الوقت و المكان المناسبين و بتكلفة معقولة.

كما يشير آخرون بان التوزيع المادي ما هو إلا جزء حيوي من سلسلة الامداد الذي يتضمن مختلف عمليات التي تساعد على انسياب السلع و الخدمات من أماكن إنتاجها حتى المستهلك النهائي .

إذن يمكن القول بان التوزيع المادي يشير إلى جميع الأنشطة اللوجيستية المرتبطة بتشغيل و تسليم الطلبيات للعملاء بإتباع إحدى إستراتيجيتين .[2]

إستراتيجية التوزيع المباشر

من المخازن المؤسسة إلى الوسطاء و المستهلكين النهائيين أو المؤسسات الأخرى، و تستخدم هذه إستراتيجية في حالة أحجام كبيرة للمبيعات التي تصلح لاستفاء حمولة وسيلة النقل المستخدمة بالكامل لان ذلك يسمح بالاستفادة من أسعار النقل المنخفضة وبالتالي يترتب على التوزيع المباشر من مراكز الإنتاج أو التخزين إلى العملاء أو الوسطاء انخفاض تكاليف النقل و التوزيع المادي إلى أدنى حد ممكن .

إستراتيجية التوزيع غير مباشر

من خلال الاستعانة بنظام متكامل من مراكز التوزيع المنتشرة جغرافيا و يتم الاعتماد على هذه الإستراتيجية في حالة منتجات تامة الصنع و التي يتم توزيعها بكميات صغيرة وفي هذه الحالة على الرغم من زيادة التكاليف الناتجة عن عملية التخزين في مراكز التجميع و التوزيع إلا انه يتم التوصل وفقا لهذه الإستراتيجية إلى اقل مستوى ممكن من إجمالي تكاليف التوزيع المادي هذا بالإضافة إلى رفع مستوى كفاءة الخدمات مقدمة للعملاء من حيث خلق المنفعة الزمنية (من خلال التخزين) و المكانية (من خلال وظيفة النقل).

ثانيا :الوظائف المتعلقة بقيادة شبكة اللوجيستيك

هي جميع الوظائف التي تعمل على التنسيق بين مختلف الوظائف السابقة ،ونجد أنها لم تحظى بالاهتمام الكافي إلى بعد ظهور مصطلح إدارة شبكة اللوجيستيك و التطور الذي شهادته المعدات و الوسائل اللازمة لمعالجة الحجم الكبير من البيانات و المعلومات المرتبطة باللوجيستيك و تتمثل هذه الوظائف أساسا في التنبؤ[3] ، أنظمة المعلومات و الاتصال ، تخطيط الموارد و العمليات و الرقابة عليها .

---

[1]مصطفى محمود أبو بكر ، المرجع سبق ذكره ، ص:71.

[2]علي فلاح ، زكريا احمد ، المرجع سبق ذكره ،ص:68.

[3]ايمن النحراوي ،**" لوجيستيات التجارة الدولية"** ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى مصر 2008، ص :111.

***التنبؤ:**

إن معظم قرارات المتعلقة بالوظائف سابقة الذكر تعتمد على التنبؤ بشكل مباشر أو غير مباشر فمثلا لا نستطيع تجاهل اتجاه الطلب على منتجات المؤسسة ، إن دقة التنبؤ تؤدي إلى التنسيق الأمثل بين الوظائف اللوجيستية (التوزيع في الوقت المناسب ، توفير المخزون ...) كما أن تنبؤ له دور كبير ،حالة ما إذا كان هناك انحرافات بين مصادر التموين في شبكة اللوجيستيك و ما بين عملية الإنتاج و التوزيع.

***أنظمة المعلومات و الاتصال :**

يمثل نظام المعلومات و الاتصال احد العناصر الرئيسية المحددة لكفاءة وظائف إدارة شبكة اللوجيستيك حيث تتوقف هذه الأخيرة على دقة المعلومات متبادلة من ناحية و سرعة الاتصال و التنسيق من ناحية أخرى.

***تخطيط الموارد و العمليات و الرقابة عليها :**

تستند هذه الوظيفة على التنبؤ بالمبيعات و بخطط الإنتاج و على أساس ذلك يتم تخطيط الاحتياجات و الرقابة عليها و يشمل ذلك تقدير الاحتياجات من الأجزاء لكل صنف على حدة، التنبؤ بمستويات المخزون، جدولة أوامر الشراء، قياس الأداء على ضوء التنبؤ بالمبيعات وجدولة الإنتاج[1].

***تكنولوجيا المعلومات في شبكة اللوجيستيك:**

تعد تكنولوجيا المعلومات بمثابة القلب النابض في مختلف منظمات الأعمال فهي مصدر حيوي لاستمرارها و بقائها و تميزها التنافسي .

و يلاحظ أن هناك اتفاق عام لتحديد مفهوم تكنولوجيا المعلومات باعتبارها أداة مهمة تساهم في ترابط و أداء العمليات الأساسية للمنظمة ، وتتضمن الأجهزة و البرمجيات و قواعد البيانات و الشبكات ووسائل أخرى و تمثل تكنولوجيا المعلومات الجانب التقني من نظام المعلومات و البديل لتسميته ، ولقد كان لثورة المعلوماتية و الاتصال أثرها في تدفق المعلومات المختلفة على كافة الأصعدة المتعلقة بالتوزيع المادي أو المتعلقة بالتوريد المادي الأمر الذي ساعد حتما في تطوير شبكة اللوجيستيك و إعطائها الدقة و السرعة في استلام المعلومات و معالجتها بكل دقة و علمية و بالتالي استطاعت المنظمة تعزيز عناصر الميزة التنافسية لها و تخفيض تكاليفها و تحقيق وفرات كبيرة في الجهد و الوقت والمرونة العالية في تحديث وتطوير الأداء ، تحقيق عوائد و موارد جديدة لها إضافة إلى تحسين سرعة الاستجابة للعملاء و التحسين المستمر لجودة السلع والخدمات .

ا-التجارة الالكترونية :

هي التطبيقات العملية للتكنولوجيا المعلومات و الاتصالات للدخول لأي مكان ، تبسط التجارة الالكترونية عمليات الشراء وبيع السلع عبر استخدام تكنولوجيا الاتصالات بما يساهم في تحسين الأنشطة و العمليات لتحقيق المزايا التنافسية متمثلة في تخفيض التكاليف و تحسين الجودة و زيادة سرعة تسليم الخدمات[2] .

[1] أيمن النحراوي ، المرجع سبق ذكره ، ص:113.

[2] عبد الغفار حنفي،**"إدارة المواد و الامداد :المشتريات و المخازن،الجزء الأول"**،الدار الجامعية،الإسكندرية ،مصر،1998ص:22.

ب-تخطيط موارد المنظمة :*Entreprise Ressource Planning (ERP)*

ظهر مفهوم ***ERP***(تخطيط موارد المنظمة) في سنوات 1980غير انه شهد استخدام أوسع في سنوات 1990 و هذا نظرا لتطورات الكبيرة التي شهادتها الحاسبات الآلية، حاليا يستخدم في ثلاث اكبر مجالات و هي مجال الإنتاج ، المالية و إدارة شبكة اللوجيستيك .

ويعتبر ***ERP*** أوسع نظام متكامل للمعلومات الذي يدعم العديد من عمليات المنظمة و احتياجاتها للبيانات فهي مجموعة من النماذج المستخدمة للبرمجيات التي تنسجم مع نظم المعلومات القائمة في المنظمة والتي تحقق نظام متكامل و شامل للمعلومات تعمل نظم تخطيط موارد المنظمة من خلال التكامل للمجالات الوظيفية في المنظمة و تركز على العمليات أكثر أهمية ، إذ تساهم في تعميق و تطبيق نظام الاتصالات عن بعد من خ

المحور الثالث: مفهوم و أهمية النقل

المطلب الأول - مفهوم و أهمية النقل :

اولا- مفهوم النقل

لقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق و استغلال الموارد البشرية و المادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج و تحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع و اليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا.

- عرف **كيبلينج** ***Kepling*** [1] "النقل بأنه الحضارة "***Transport Is civilisation*** " .
- كما عرف ***Aldous Huxley*** وظيفة النقل على أنها وظيفة الرجل الأكثر نبلا [2] لهذا ينظر إلى النقل بأنه مكون مهم من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني و ركيزة أساسية لتنمية الاقتصادية و الاجتماعية الشاملة في أي بلد.
- ويوضح **ترويرتا** ***Trewartha*** النقل في التعريف التالي:

"كما تخلق الصناعة المنفعة الشكلية في السلعة، كذلك يخلق النقل المنفعة المكانية لها ".

- و في تعريف أخر **لروبنسون و بامفورد** ***Robinson & Bamford*** [3]

"يتعلق النقل بحركة الأشخاص و السلع لغرض معين " و بلغة الاقتصاد لهذا المفهوم فان الطلب على النقل مشتق من الطلب على تسهيل حركة نقل الأشخاص و البضائع ، و يكون النقل مفيدا طالما انه يوفر خدمة و يشير رجال الاقتصاد إلى انه عامل من عوامل الإنتاج . يركز هذا التعريف على العلاقة بين النقل و الاقتصاد و لكنه تعريف غير شامل لأنه اغفل باقي أنماط الحركة مثل رؤوس الأموال ، الأفكار و المخترعات .

ويلخص **جون الكسندر** ***J.Alexander*** وظيفة النقل في التعريف التالي [4]:

"النقل هو حركة السلع و الأشخاص من مكان لأخر ويرى بعض الباحثين إن الاتصالات و الافكار تدخل أيضا ضمن النقل "و هو تعريف أكثر قبولا من التعريف السابق لأنه ادخل في الاعتبار جميع أنماط الحركة .

إن تعدد تعاريف النقل لا يعني وجود اختلافات جوهرية تتعلق بالمضمون بل انه من خلال نظرة فاحصة لهذه التعاريف يتضح وجود اتفاق حول مفهوم النقل و طبيعته و الذي يدور حول الحركة بمختلف أنماطها من مكان لأخر .

ولقد سبق القران الكريم العلماء منذ أربعة عشر قرنا في الحديث عن النقل فكم من آيات بينات في مواضع كثيرة من القران الكريم توضح النقل و أنماطه المختلفة نذكر منها على سبيل المثال :

"وسخر لكم الفلك لتجري في البحر بأمره و سخر لكم الأنهار"[5]

"و تحمل أثقالكم إلى بلد لم تكونوا بالغيه إلا بشق الأنفس إن ربكم لرؤوف رحيم "[6]

1دكتور حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل ،مركز الإسكندرية للكتاب ،مصر1998،ص:10.

[2] Jacques Pons, « **Transport et logistique -maillon déterminants de la supply Chain »** ,Op cit p :25.

[3]سعيد عبده ،**" أسس جغرافية النقل"** ، مكتبة أنجلو المصرية للطباعة و النشر ص :14.

[4]نفس المرجع السابق ، ص: 15.

[5]**الاية 32 من سورة إبراهيم.**

[6]**الاية 8 من سورة النحل .**

ثانيا- أهمية النقل

يعد قطاع النقل من البني الارتكازية للاقتصاد حيث عبر عن ذلك اقتصادي الشهير الفريد مارشال بقوله : "إن ابرز عامل في العصر الحديث هو الثورة ليست في الإنتاج و إنما في النقل "[1] فهو يعتبر من وجهة نظر الاقتصاد بأنه نشاط إنتاجي من حيث تقريبه في المكان وهو يخلف قيمة اقتصادية بنقله البضائع و الأفراد و بدون نشاط نقل لا يمكن لأي منظمة أعمال حديثة أن تعمل و تدبر أمر نقل المواد الأولية ومستلزمات الإنتاج من مواقعها إلى مواقع الإنتاج و كذلك نقل المنتجات النهائية لها إلى مواقع الاستهلاك (الأسواق)و بالتالي فان أي قصور في هذا النشاط سيؤثر سلبا على عملية التدفق السلعي بين المراكز الإنتاجية و الاستهلاكية ، و هذا ما يؤثر في الخطط التنموية الوطنية لذلك انتهجت الدول ذات التخطيط المركزي بإيلاء هذا القطاع أهمية واضحة و كبيرة لما له من تأثير في زيادة وتيرة التنمية [2].

- **أهمية النقل على مستوى الدولة ككل :**

نجد أن قطاع النقل المتطور يساهم في حركة التقدم التي يمكن أن يصل إليها الاقتصاد القومي و ذلك من خلال [3]:

ا- الإسهام في خلق الظروف المنافسة :

حيث انه عندما لا تتوافر وسائل النقل فان حجم السوق يقتصر على تلك المناطق المحيطة بمراكز الإنتاج و في مثل هذه الظروف فان عنصر المنافسة يختفي، إذا يمكن القول بان توافر قطاع نقل وشحن متقدم يساعد على خلق عنصر المنافسة بين السلع و الخدمات المماثلة بالإضافة إلى توفير بعض السلع غير المنتجة محليا مثل بعض أنواع الفواكه والخضروات و التي يمكن توفيرها على مدار العام .

ب- تحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج :

إن اتساع الأسواق كنتيجة لتوافر وسائل النقل والشحن يساعد المنشات على الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير ، بالإضافة إلى ذلك فان توافر وسائل النقل يساعد على اختيار مراكز الإنتاج التي تساعد المنشاة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية .

ج- تخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات:

تساعد وسائل النقل أيضا على تخفيض تكاليف الإنتاج و بالتالي إعطاء مرونة اكبر في تحديد السعر و يرجع إلى :

- انتشار خدمات النقل يساعد على خلق ظروف المنافسة .
- هو أن تكاليف النقل هي احد عناصر التكلفة الكلية للإنتاج فإذا توافرت وسائل النقل و الشحن المنخفضة التكاليف استطاعت الوحدات الإنتاجية أن تنخفض في المنتجات التي تستطيع أن نقوم بإنتاجها بأقل تكلفة ممكنة و يمكن أن تقوم بنقلها إلى مناطق جغرافية أخرى.

1احمد عبد المنصف محمود ،" **اقتصاديات النقل البحري"** ، مكتبة الإشعاع الفني ، الطبعة الأولى ، 2001، ص :15.

[2] مجلة الاقتصاد و المناجمنت ،**"السياسات الاقتصادية - واقع وأفاق"**،منشورات كلية العلوم الاقتصادية و التسيير ،تلمسان ،صك128.

[3]نهال فريد مصطفى ، جلال العبد ، **"إدارة اللوجيستيات"** ،مرجع سبق ذكره ،ص :146.

د - تساوي الأسعار واستقرارها :

يساعد النقل على تحقيق تساوي أسعار المنتجات و استقرارها حيث ازدادت الكمية المعروضة من منتج معين في منطقة ما فانه و من خلال نشاط النقل يتم توزيع المنتجات إلى أماكن أخرى بها نقص في المعروض من هذا المنتج إضافة إلى ذلك فإن النقل يعمل على نقل المنتجات من الأماكن التي يقل فيها الطلب إلى الأماكن التي يشتد فيها الطلب على هذه المنتجات[1].

- **أما على مستوى المجتمع :**

فان قطاع النقل يساعد على :[2]

ا - توفير مناصب الشغل :

يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه من جهد بشري في إنجاح مهامها ،و لا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة ،بل تناول جوانب مختلفة و متعددة كمساعد السائق و موظفي الإدارة و الميكانيكية و عمال الصيانة ومهندسين بمختلف الاختصاصات و منقذي مشاريع النقل ...الخ . إن توفير يد عاملة كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل أمر مهما وضروري، باعتبار أي زيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري ،و هذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات.

ب- إحداث التغير الاجتماعي :

يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغير الاجتماعي بين أفراد المجتمع، وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما و ذلك كلما ارتفعت و توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة و بينه و بين أقطار أخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة التطور الاجتماعي،و نجد أيضا أن من أهم أثار النقل في المجتمع قيامه بمبدأ تقسيم العمل الإقليمي أو التخصص [3]ويمكن التعبير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه يمكن تحقيق أكفء استخدام للأرض ،العمالة ،رأس المال و الإدارة إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج السلع التي يمكن إنتاجها ارخص من منطقة أخرى و تنتج كل منطقة السلع التي يكون لها اكبر ميزة تنافسية أو اقل تكاليف إنتاج ثم تبادل السلع المنتجة بهذه الطريقة عن طريق خدمات النقل ذات التكاليف و الخصائص التي لا تضيع المكاسب الناتجة عن التخصص الاقتصادي غير إن الضرائب الجمركية على الواردات و القيود المفروضة على الصادرات تحد من تطبيق مبدأ تقسيم العمل .

المطلب الثاني - وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الامداد:

يعد نشاط النقل العنصر الحيوي في النشاط الكلي للإمداد و هو يمثل احد أهم عناصر التكاليف لذلك يعتبره الكثيرون على انه قلب وظيفة الامداد [4] ،فحسب دراسة قامت بها منظمة ***Bipe/ASLOG***

[1] احمد عبد المنصف محمود،**" اقتصاديات النقل البحري"** ،مرجع سبق ذكره ،ص:19.

[2]مجلة الاقتصاد و المناجمنت ،السياسات الاقتصادية - واقع و أفاق ،مرجع سبق ذكره ، ص: 129.

[3] احمد عبد المنصف محمود ، **اقتصاديات النقل البحري** ، مرجع سبق ذكره ص:20.

[4] *Yves Primor, « **Logistique - production - distribution - soutien** » ,Op ,Page : 218 .*

تنقسم التكاليف الإجمالية للإمداد إلى64% تكاليف إمداد التوزيع ،29%إمداد التموين ، 7% تكاليف الامداد الداخلي و يمثل النقل في المتوسط ما يعادل ثلث هذه التكاليف [1].

و يمثل النقل مرحلة أو خطوة في مراحل دورة الشراء فهو الأداة المادية لتحريك المواد من أماكن توريدها إلى المؤسسة و إلى أماكن استخدامها في العمليات الإنتاجية، حيث تحتاج هذه العملية إلى درجة كبيرة من العناية إذ لابد إن توافق وتوازن إدارة الشراء بين الاقتصاد بكلفة النقل و بلوغ البضاعة مخازن الشراء وما يتطلب ذلك من خدمات لذلك فقد تعددت الدراسات حول هذا الموضوع و ذلك لما تمثله تكلفة التي قد تتجاوز أحيانا 10 % من قيمة الموارد [2]، من هذه الدراسات ما اتخذت طابعا كميا منها دراسة تقييم المشاريع عن طريق القيم الحاضرة للاستثمار و التي تتضمن دراسة المفاضلة بين امتلاك الإدارة لأسطولها في النقل أو الاعتماد على شركات نقل خارجية تقوم بإدارة نشاطات النقل و الحركة ،كما استخدمت بعض المؤسسات نمطا للبرمجة الخطية و هي طريقة النقل و ذلك لتحقيق الوفرات عند نقل المواد بين المخازن الفرعية و المخازن الرئيسية .

كما أن النقل يمثل احد المكونات الرئيسية لنظام التوزيع المادي [3]وذلك بالنسبة لغالبية المنظمات المنتجة،حيث يساهم هذا النشاط في خلق المكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان تقل فيه درجة الحاجة إليها إلى مكان آخر تشتد فيه هذه الحاجة و تتعلق وظيفة النقل باتخاذ المسؤول عنها لعدة قرارات أساسية أهمها: اختيار وسيلة النقل - تحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل و ترجع أهمية هذه القرارات إلى ارتباط الكفاءة في عمليات النقل بدرجة مباشرة بالوسيلة المستخدمة كما ترجع هذه الأهمية إلى أن تكاليف النقل تحتل نسبة ملموسة من تكاليف التوزيع المادي حيث تشير نتائج احد الدراسات بات تكاليف النقل تحتل نسبة ملموسة من تكاليف التوزيع المادي يمكن أن تصنيفها على النحو التالي : 65%النقل ، 25%المخزون،20% إدارة المخزون ، 10%تجهيز و إعداد الطلبيات ومن ثم فان الزيادة في كفاءة النقل سوف تعكس أثرها على مستوى كفاءة نظام التوزيع المادي و الكفاءة شبكة الامداد بوجه عام .

من ناحية أخرى فان الكفاءة في نشاط النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي للمنظمة و ذلك من خلال تأثيرها على مستوى أنشطة العملاء و على سياسات تسعير المنتج وكذلك على الإدارة الفعالة للمخزون.

المطلب الثالث - وسائل النقل :

أولا : أنواع وسائل النقل :

إن تواجد عدة أشكال و أنواع للنقل يتيح للناقل إمكانية اختيار وسيلة النقل المناسبة من حيث التكلفة ، السرعة إضافة إلى معايير أخرى وذلك في ظل الأهداف المسطرة وخصائص وطبيعة كل وسيلة ، وطبيعة المواد المنقولة و تنقسم وسائل النقل حسب الوسائل المستعملة (القطارات ، السيارات ، الشاحنات ، البواخر ،الطائرات الأنابيب) إلى النقل البري ، المائي و الجوي و خطوط الأنابيب ، لهذا يمكن أن نختار وسيلة نقل واحدة من الوسائل المذكورة أعلاه أو نجمع بين أكثر من وسيلتين نقل بما يحقق تخفيض التكلفة

[1] *Jacques Pons, « **Transport et logistique - maillon déterminants de la supply Chain** » ,Op cit ,p :22 .*

[2] مهدي حسن زويلف ، **إدارة الشراء و الامداد - مدخل حديث**،مرجع سبق ذكره ،ص:225.

[3] ثابت عبد رحمان إدريس ، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية- الامداد و التوزيع المادي ، مرجع سبق ذكره ، ص 279.

و السرعة في النقل وهذا ما يعرف بالنقل المركب. ويلاحظ أن هناك عدة عوامل يمكنها أن تؤدي إلى تغيير ترتيب وسائل النقل من حيث درجة اعتمادها أو استخدامها وهي [1]:

- نوع المنتج الذي يتم شحنه.
- المسافة التي يتم النقل خلالها.
- طريقة إدارة الوسائل لدى أصحابها.
- العلاقة بين شركة النقل و المستخدم.
- الظروف الجوية....الخ.

ا- النقل البري :

يشتمل النقل البري على وسيلتين تتمثل في السكك الحديدية (قطارات) و النقل عن طريق السيارات(والشاحنات) وفي حين توجد فروق كبيرة مابين وسائل النقل البري و وسائل النقل الأخرى سواء من حيث التكلفة أو من حيث كفاءة مستوى الخدمة المقدمة نجد أن وسائل النقل البري تتشابه من حيث خطوط السير كما تتقاربان أيضا من حيث التكلفة [2].

النقل بالسكك الحديدية :

لقد أحدثت السكك الحديدية ثورة في الأحوال الجغرافية على كوكب الأرض حيث أكسبت الإنسان القدرة على كسب الوقت و إمكانية وصوله إلى أي مكان واختزال المسافات[3].

ولقد كانت السكك الحديدية في كل من و. م وكندا و استراليا و الجهات الجديدة التي اكتشفها و عرفها الإنسان و تزايد نشاطه فيها فيما بعد من الوسائل الرئيسية التي اعتمدت في كشف هذه الجهات و استثمار مواردها وبسببها ظهرت الكثير من المدن كمراكز لتجمع ولتوزيع خطوط لسكك مع بداية القرن العشرين شاع استعمال السكك الحديدية كواسطة نقل الركاب و البضائع في معظم أقطار العالم وتميز منتصف القرن بتباين المواقف فقد تعاظمت المنافسة وسائل النقل الأخرى لسكك الحديدية غير إن تحسينات التي طرأت عليها جعلتها دون منافس وخاصة بالنسبة للبضائع و ما يخص النشاطات الاقتصادية . وتكمن الميزة الأساسية لاستخدام السكك الحديدية لأغراض الشحن و نقل البضائع في مقدرتها على نقل كميات كبيرة لمسافات طويلة وبتكلفة منخفضة نسبيا بالإضافة إلى التوقف في محطات مختلفة مما يساعد الناقل والمنقول إليه من تحقيق مرونة في عملية الاستلام و التسليم[4].

من ناحية أخرى فإن أهم ما يعيبها يتمثل في:

- اقتصار خدماتها على المناطق التي توجد بها خطوط لها و من ثم فإن خدماتها قد لا تمتد لكثير من المناطق و المدن خاصة الصغيرة منها.

---

[1] محمد توفيق ماضي ، إسماعيل السيد ، **إدارة المواد و الامداد** ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، ص:147.

[2] نهال فريد مصطفى ، جلال العبد ،" **إدارة اللوجيستيات**" ،مرجع سبق ذكره ،ص:151.

[3] عبد العلي الخفاف" **جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة**" ، دار الفكر للطباعة.

[4] ثابت عبد الرحمان إدريس،"**مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الامداد و التوزيع المادي**" ،مرجع سبق ذكره ص:257.

- تتصف السكك الحديدية بالبطء نسبي وطول فترة تسليم البضاعة ويرجع ذلك إلى تعدد نقاط توقف القطارات خلال الطريق للتفريغ أو إضافة بضائع أخرى أو اضطرارها للتوقف حتى تتمكن القطارات السريعة من المرور.

- قلة المرونة بمعنى إنها مقيدة بالسير في خطوط معينة لا يمكن تجاوزها كما أن هناك حاجة في غالبية الأحوال لاستكمال عملية النقل من خلال استخدام وسائل نقل أخرى مكملة حتى تصل البضاعة إلى المخازن أو المصانع المستلمة مما يترتب عنه زيادة في تكاليف الشحن و النقل.

بالرغم من الجوانب السلبية المذكورة لاستخدام السكك الحديدية كوسيلة للنقل إلا أنها تتحمل اليوم القسط الأكبر من متطلبات النشاط الاقتصادي وستبقي حتى المستقبل المنظور في مكانة متقدمة حيث تمثل نسبة النقل لهذه الوسيلة 37 % من إجمالي النقل[1].

الشاحنات (أو المقطورات) :

قد ازدهرت صناعة الشاحنات خلال العقدين الماضيين نتيجة لتطور الإنفاق على الطرق وامتداد تلك الطرق إلى جميع المدن و جميع الأسواق تقريبا ، و يقرر بعض الخبراء أن نصيب الشاحنات من حجم حركة السلع قد تضاعف خلال الفترة المشار إليها على حساب الشحن عن طريق السكك الحديدية، حيث يمثل النسبة الأكبر من النقل الإجمالي إذا بلغت حصته 41%[2] و تمثل الشاحنات جميع أنواع السيارات الشحن الكبيرة و المتوسطة و الصغيرة ، ولقد شهدت العقود الأخيرة تنافس شديد بينها وبين وسائل النقل الأخرى و خاصة السكك الحديدية لا سيما في الأقطار الصناعية وقد انعكس هذا التنافس في الأقطار الأخرى حتى انتشر استعملها ويعود ذلك لجملة من الأسباب الفنية و الاقتصادية.[3]

- السرعة النسبية قياسا على بقية وسائل النقل الأخرى بخلاف الطائرات وهو ما يفيد للاستجابة للظروف الطارئة أو نقل السلع السريعة التلف إلى الأسواق البعيدة منها.

- تسمع هذه الوسيلة بنقل المنتجات من الباب للباب " Door to door service"أي من مركز الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك و دون أن يحتاج الأمر إلى إعادة شحن أو تفريغ .

يمكن للمنشأة أن تتعاقد مع الشركات المتخصصة في عملية النقل و بالتالي تحصل على خدمات النقل والشحن التي تتناسب مع ظروفها دون إن تتحمل التكاليف والمشاكل الإدارية المرتبطة بامتلاك المنشأة لأسطول النقل الخاص بها.

- تتميز الخدمات التي تقدمها هذه الوسيلة بالمرونة [4] حيث تعتبر من أهم المزايا التي تزيد من قوة المنافسة لها فمن الممكن بواسطتها مواجهة الطوارئ التي تواجه المنتجين و الأسواق حيث من السهولة تلبية الطلبيات العاجلة .

[1] محمد جاسم الصميدي ،**"إدارة التوزيع المادي - منظور متكامل"** ،مرجع سبق ذكره ، ص:328.
[2] المرجع نفسه، ص:329.
[3] ثابت عبد الرحمان إدريس ،**"مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الامداد و التوزيع المادي"** مرجع سبق ذكره ، ص:260.
[4] عبد العلي الخفاف ،**"جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة"** ،مرجع سبق ذكره ،ص:130.

و إلى جانب كل هذه المزايا نضيف سهولة متابعة وتحديد موقع شاحنات نقل البضائع أثناء الحركة وهذا ما يسهل للشاحن و الزبون التدخل في الحالات الطارئة عكس وسائل النقل الأخرى التي تواجه صعوبات و مشكلات في عمليات الرقابة و المتابعة[1].

ب- النقل الجوي:

تعتبر هذه الوسيلة من وسائل النقل الحديثة و بصفة عامة لا تزيد نسبة ما يتم شحنه عن طريقها 1-% من مجموع السلع و تتشابه هذه الوسيلة مع وسيلتي النقل المائي و الشاحنات بارتفاع تكاليفها المتغيرة و الانخفاض النسبي لتكاليفها الثابتة و ذلك لأن الطرق الجوية تستخدم مجانا كما أنه لا يلزم استخدامها أي إنفاق استثماري كما هو معلوم في حالة شق الطرق إضافة إلى تكاليف تشييد المطارات تستخدم فيها الأموال العامة للدولة.

و لقد قدمت خدمة النقل الجوي كخدمة إضافية للخدمة الأساسية لنقل المسافرين و التي تقدمها شركة الطيران عندما أدركت هذه الشركات وجود حيز كبير غير مستغل عند قيامها برحلاتها العادية مما جعلها تفكر في استغلال هذه الطاقة و تحقيق عائد مغري من ورائها[2].

و مع زيادة معدل الشحن الجوي في السنوات الأخيرة، قامت شركة الطيران من تخصيص جزء من أسطولها لنقل البضائع بحيث يساهم هذا النشاط في تحقيق التوازن في نشاط الشركة وخاصة عندما تواجه رحلات نقل الركاب ضغوطا او عوامل تؤدي الى عدم تحقيق الاستغلال الاقتصادي لها.

أدى ارتفاع معدلات التكلفة المرتبطة بهذه الوسيلة إلى اقتصار استخدامها على بعض المنتجات ذات طبيعة خاصة مثل المعدات الإلكترونية الدقيقة و الزهور و الخضروات الطازجة و الفواكه وهذه السلع إما أنها ذات قيمة مرتفعة بالمقارنة بوزنها أو حجمها أو أنها ذات خصائص مما يعني أن يكون لعنصر السرعة في التسليم أهمية خاصة في عملية توزيعها و بالتالي فهناك ما يبرر أن يتحمل المنتج تكاليف النقل المرتفعة خاصة وان نسبة التلفيات و الخسائر تكون منخفضة في حالة النقل الجوي عنها في حالة الوسائل الأخرى.

أما عن أسباب ارتفاع أجور (تكاليف) النقل الجوي فهي تعود لعوامل اقتصادية وفنية أهمها [3]:

- استهلاك الطائرات لكميات كبيرة من الوقود ومن الأنواع العالية الأسعار و ارتفاع تكاليف الصيانة الدورية للأجهزة وكذلك تكاليف احتياجات الأمان الواجب توفيرها في الطائرة.
- سعر الطائرات : فهو سعر عال جدا بفعل التكاليف العالية لصناعتها،كما أن صناعتها مازالت بيد شركات محدودة و دول محدودة.

ج - النقل المائي:

يعد النقل المائي أقدم وسيلة نقل بعد الحيوان حيث ينقسم إلى النقل النهري و النقل البحري:

---

[1] *Philipe Vallin ,**La logistique - modèles et méthodes du pilotage des flux** ,Op cit ,Page :113*

[2] جمال الدين محمد المرسي ، ثابت عب الرحمان إدريس ،" **إدارة الشراء و الامداد**"، الدار الجامعية ، الإسكندرية،2005،ص :289.

[3] عبد العلي الخفاف ،" **جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة**" ، مرجع سبق ذكره ،ص: 234.

النقل النهري :

يعتبر من أهم وسائل النقل المستخدمة في حالة السلع ذات الحجم الكبير مثل الفحم و الحديد الصلب و الاسمنت ....و تتميز هذه السلع بانخفاض قيمتها (مقارنة بحجمها) كما أنها لا تتعرض لعوامل التلف،بالتالي تكون تكاليف تخزينها منخفضة مما يمكن من التضحية بعنصر الزمن في مقابل الاستفادة من معدل التكلفة المنخفض[1].

من الناحية التاريخية فإن النقل النهري كان الأسبق من النقل البحري حيث أن الإنسان تعلم من الزمن القديم أن يستفيد من الأنهار الصالحة للملاحة كطرف للنقل و الاتصال ، فمعروف إن المصريين استخدموا النيل فصنعوا القوارب لأجل ذلك ولعله من التأكيد إن الإنسان استخدم البحيرات و الأنهار قبل استخدامه البحر لإغراض النقل يرجع لأسباب الآتية [2] :

- العمق المحسوس للبحيرات و الأنهار و العمق الغير معروف و غير المحدود للبحار و المحيطات فابتعد الإنسان عن البحار حتى ازدادت أسباب قوته ركوبه.
- محدودية محيط النهر و إمكانية رؤية الجانب المقابل منه مما حفز الإنسان على استسهال عبوره و الوصول إلى الضفة الأخرى.
- هدوء جريان مياه الأنهار عدا مواسم الفيضانات بينما تتسم البحار بحركة الأمواج القوية و العالية التي منعت الإنسان من المخاطرة في استخدامها للنقل لعهود طويلة

تفرض العوامل الاقتصادية تأثيراتها في التوجه لاستخدام النقل النهري فهو ارخص أنواع النقل للسلع الثقيلة ذات الوزن الثقيل و الحجم الكبير و التي لا تتلف بسرعة غير انه يتسم بالبطء الشديد أكثر من أي وسيلة أخرى من ذلك لا بد أن تكون السلع و البضائع المنقولة به من نوع الأصناف التي تتحمل التأخير.

والحقيقة أن جميع دول العالم تستخدم النقل النهري فهو يستخدم بشكل بسيط و محدود و بدائي في الدول المتخلفة و يستخدم بشكل متطور و مخطط في الدول المتقدمة حيث يستخدم بنطاق واسع لأغراض نقل مختلف الحمولات و المواد الثقيلة في أوروبا حيث تسهم هذه القارة بنصيب كبير من حجم الإنتاج الصناعي في العالم فلقد ساعدت شبكة الأنهار في ألمانيا على سبيل المثال على تطورها الصناعي و التجاري.

النقل البحري :

يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو و النقل النهري و رغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالطائرات و ذلك بالنسبة لنقل السلع و البضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن فقد تزايدت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي و للنقل البحري أهمية من جهتين الاقتصادية و التجارية [3] حيث يعتمد اقتصاد أي بلد بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة لصادرات أو واردات ، وقد ازداد في العصر الحديث

[1] نهال فريد مصطفى، جلال العبد ،"**إدارة اللوجيستيات** "،مرجع سبق ذكره ،ص:161.

[2] عبد العلي ،" **جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة**"، مرجع سبق ذكره، ص:161.

[3] كمال حمدى ، "**عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري**" ، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية،الطبعة الثانية،2002 ،ص:5

حجم البضائع المنقولة بحرا فالدول الصناعية تفتقر في الغالب إلى المواد الخام فتستوردها بالتالي من الدول التي تتوافر فيها كذلك فإن ازدياد عدد السكان في بعض المناطق مثل إفريقيا و الشرق الأوسط و أسيا وعدم كفاية ما تنتجه تلك البلدان من مواد غذائية لسكانها يدعوها إلى استيراد ما يفي بحاجتها من الدول التي لها فائض منها حيث إن جانب كبير من هذه المواد ينقل عن طريق البحر.

يوجد وسيلتين للنقل أساسيتين من وسائل النقل البحري[1]:

-النقل المائي الداخلي أو النقل بواسطة المراكب : وتعتبر هذه الوسيلة هي الأفضل في نقل السلع كبيرة الحجم و منخفضة القيمة مثل الحديد و مواد البناء و الحبوب...الخ ويتم اعتمادها داخليا.

- الناقلات البحرية:

وهي سفن كبيرة التي تطوف بالبحار و المحيطات و تستخدم في نقل البضائع بين دولة وأخرى و عادة ما تكون تكلفة النقل بواسطتها أعلى من تكلفة النقل بالمراكب و ذلك بالنسبة للطن/ميل و تختص هذه الناقلات في نقل المعادن أو الخاصات المعدنية، الغازات السائلة، المواد الكيماوية ... إضافة إلى مختلف البضائع الأخرى التي تمثل في صادرات الدول و تستخدم في هذه الأخيرة حاويات التي انتشر استخدامها منذ الخمسينات و التي هي عبارة عن صناديق كبيرة الحجم مصنوعة عادة من الحديد أو الفولاذ الصلب وهي ذات مقاييس عالمية محددة من طرف المنظمة العالمية للتوحيد القياسي [2] لتسهيل عملية التفرغ و الشحن و تبرز أهمية استخدام هذه الناقلات للحاويات فيما يلي:

- تعمل على تسهيل نقل مختلف البضائع على نطاق عالمي و بالتالي تؤدي إلى تقليل عملية الشحن و تفريغ البضائع بوسائل متعددة و هذه الطريقة تؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل كما لا تحتاج الكثير من البضائع إلى التغليف لأن الحاويات نفسها عبارة عن غلاف يحافظ على البضاعة.

- إن تفريغ الحاويات من السفن هو أسهل و أسرع من تفريغ البضائع الاعتيادية مما يؤدي إلى قلة انتظار السفن الناقلة لها قرب الموانئ[3].

- إن استخدام الحاويات يحافظ على البضاعة من السرقة أو التلف خاصة التي تشحن بطريقة Transit.

إن أهم ما يميز النقل المائي:

- التكلفة المنخفضة لهذه الوسيلة و تعتبر أهم ميزة لها قياسا على بقية وسائل النقل الأخرى [4].

- تصلح هذه الوسيلة بصفة خاصة في حالة السلع التي تشحن بكميات ضخمة و التي تتصف بانخفاض قيمتها النسبة مقارنة بحجمها و التي يمكن شحنها و تفريغها بالوسائل الميكانيكية و ذلك مثل البترول و الفحم و القمح و الأخشاب و مواد البناء ...الخ إضافة إلى النقل لمسافات طويلة جدا(بين القارات و الدول).

أما فيما يخص عيوبه تتمثل في[5]:

[1] ثابت عبد الرحمان إدريس ،مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الامداد و التوزيع المادي ، مرجع سبق ذكره ،ص262.

[2] **" المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات"** ،مرجع سبق ذكره ص :225.

[3] عبد العلي الخفاف ،جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة ،مرجع سبق ذكره ص: 287.

[4] Jacques Pons ,Transport et logistique - maillon déterminants de la supply chain ,op-cit ,page : 43.

[5] جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس،**المنشات التسويقية - إدارة منافذ التوزيع** ،مرجع سبق ذكره، ص:287.

- طول الفترة التي تستغرقها عملية النقل و بالتالي يصعب استخدامها في تلبية الأوامر الطارئة أو مواجهة ظروف النقص المؤقت في العرض .

- انخفاض المرونة حيث لا يمكن عن طريق هذه الوسيلة الوصول إلى المراكز التجارية مما يضطر إلى استخدام وسيلة نقل أخرى لنقل البضاعة من الميناء إلى مراكز الاستهلاك أو التخزين.

- تأثير الظروف المناخية و الجوية و حالة البحار و الأنهار على استخدام هذه الوسيلة.

د - خطوط الأنابيب:

على الرغم من احتلال هذه الوسيلة المكانة الثانية بعد السكك الحديدية من حيث عدد الأطنان التي يتم نقلها فإن الكثير من الناس لا يعلمون حتى بوجودها و المعروف تاريخيا إن الإنسان استخدم الأنابيب بوساطة لنقل المياه من مكان إلى أخر منذ زمن بعيد و لكن استخدام الأنابيب وساطة للنقل لم يعرف على صعيد التجاري ولم تزدد أهميته إلى بعد اكتشاف النفط و البدء باستغلاله على نطاق تجاري واسع حيث أن زيادة الطلب عليه في السوق العالمية دفع بالتفكير بنقله و إيصاله بمختلف الوسائل[1].

في الوقت الحاضر تعتبر خطوط الأنابيب من أهم وسائل النقل خاصة في المسافات الطويلة و لكنها لا تصلح إلا في حالة السلع ذات الطبيعة السائلة أو الغازية و لهذا السبب نجد أن استخدام خطوط الأنابيب يكاد يقتصر على نقل البترول الخام و منتجات البترول و الغاز الطبيعي [2]، و على الرغم من أن النقل بخطوط الأنابيب يتميز بالبطء الشديد إلا أن عملية النقل تتم لمدة 24 ساعة و على مدار الأسبوع مما يعني أن هذا الأسلوب يستطيع أن ينافس الأساليب الأخرى من حيث عنصري السرعة و التكلفة في نفس الوقت خاصة و أن احتمالات غير متوقعة محدودة نسبيا حيث لا تتأثر خطوط الأنابيب بالظروف الجوية مثلا، كما تتميز هذه الوسيلة بانخفاض متوقعة محدودة نسبيا حيث لا تتأثر خطوط الأنابيب بالظروف الجوية مثلا، كما تتميز هذه الوسيلة بانخفاض حجم الخسائر أو التلفيات المرتبطة بها و هذا راجع إلى طبيعة المواد المنقولة من جهة و حجم المخاطر التي يمكن أن تؤثر على خط الأنابيب محدودة نسبيا من جهة أخرى.

و تعتبر خطوط الأنابيب شأنها في ذلك شأن السكك الحديدية من الوسائل النقل التي تتميز بارتفاع تكاليفها الثابتة و انخفاض التكاليف المتغيرة [3] و يرجع ذلك إلى التكاليف الباهظة التي تتطلبها مد خطوط الأنابيب إضافة إلى هذا فإنها تتطلب مواصفات قياسية في الجودة و الدقة الشديدة في طرق مدها و يد عاملة **ماهرة**

ثانيا : المفاضلة بين وسائل النقل

من المهام الرئيسية للمسؤول عن النظام اللوجيستي قيامه بالمفاضلة بين الوسائل المختلفة للنقل و كذلك نوعية أو طراز تلك الوسيلة ، و توجد مجموعة من المعايير التي يمكن أن يستند إليها المسؤول في اتخاذ قرار المفاضلة و من أهمها :

---

[1] عبد العلي الخفاف ،" **جغرافية النقل و الاتصالات و التجارة"** ،مرجع سبق ذكره ،ص:213.

[2] نهال فريد مصطفى ، جلال العبد . **إدارة اللوجيستيات** ،مرجع سبق ذكره ،ص :154.

[3] جمال الدين محمد المرسي ، ثابت عبد الرحمان إدريس ، المنشات التسويقية - إدارة منافذ التوزيع ، مرجع سبق ذكره ،ص290.

1- التكلفة:

على مدير النظام اللوجيستي في المنظمة أن يقرر عما إذا كانت الخدمات الإضافية المصاحبة لاستخدام وسيلة ماتبرر الزيادة في التكلفة المتعلقة بها قياسا على الوسائل الأخرى، و بالافتراض تشابه الخدمات المقدمة ، فان عامل التكلفة يصبح أهم المعايير المستخدمة في المفاضلة بين بدائل النقل ، و تتمثل التكلفة في لمبالغ الفعلية المدفوعة نظير استخدام وسيلة النقل المعنية، إضافة إلى التكاليف الأخرى التي قد تترتب على استخدامها مثل تكاليف التخزين و اللف و الحزم و التحميل و التفريغ وما إلى ذلك.

ومن الجدير بالإشارة انه لا يجب أن تؤدي الحقائق الأساسية الخاصة بتكلفة كل وسيلة من وسائل النقل إلى القول بان الوضع الأمثل للمنظمة بخصوص وسيلة النقل الأكثر ملائمة تقتضي اختيار الوسيلة منخفضة التكاليف. بل يجب على المنظمة دراسة الوسائل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف التوزيع المادي الأخرى. على سبيل المثال قد يؤدي اختيار السكك الحديدية إلى تحقيق وفورات في تكلفة النقل، إلا انه قد يترتب عليه ارتفاع التكلفة الإضافية التي قد تشمل تكلفة النقل من محطات آو مخازن السكك الحديدية إلى مخازن الوسيط أو إلى الأسواق، وتكلفة التأمين أثناء النقل والمناولة...الخ إلى ارتفاع تكلفة النقل الكلية ومن ثم قد يكون القرار المناسب هو استخدام الشاحنات أو المقطورات وليس السكك الحديدية .

لذلك يجب على المنظمة أن تأخذ التكلفة الكلية للنقل، عند قيامها بالمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة. ويتلخص هذا المبدأ في التعرف على مفردات التكاليف المختلفة المتعلقة باستخدام وسيلة النقل المعينة. وعلى سبيل المثال، فإن قرار المنظمة باستخدام النقل الجوي لتصدير سلعة إلى سوق خارجي معين، قد يترتب عليه تحمل تكاليف النقل الجوي المرتفعة، إلا أنه قد تمكن من ناحية أخرى من تحقيق وفورات ملموسة من حيث تقليل الحاجة إلى المخزون السلعي المحتفظ به لدى الموزعين، وكذلك لعدم الحاجة إلى استخدام نوعيات معينة من الأغلفة، بالإضافة إلى الاقتصاد في تكاليف النقل وغيرها من بنود التكاليف المتصلة بنقل السلعة إلى ذلك السوق.

ومن أمثلة ذلك ما فعلته شركة "زيروكس" للأجهزة المكتبية الالكترونية، حيث قامت باستخدام النقل الجوي لمنتجاتها بدلا من الشاحنات على الرغم من ارتفاع تكلفته وذلك بسبب الوفورات الكثيرة التي تمكنت الشركة من تحقيقها باستخدام هذه الوسيلة. فقد تمكنت الشركة من تخفيض عدد المخازن التابعة من 40 إلى 8 مخازن فقط، بالإضافة إلى الوفورات الضخمة التي حققتها الشركة بسبب الاقتصاد في تكاليف التغليف، وانخفاض نسبة الكسر والتلف أثناء عملية النقل.

2-الوقت :

يمثل الوقت المستغرق في نقل البضاعة من محطة الشحن إلى المخازن أو الأسواق المستهدفة أحد المعايير المستخدمة للمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة. ويشمل هذا الوقت: الوقت المطلوب للتحميل والمناولة والتسليم والحركة بين نقط الشحن ومحطة الوصول.

ويؤثر هذا الوقت على مقدرة المسئول عن إدارة الأعمال اللوجيستية على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء. ومن هذه الزاوية يأتي النقل الجوي في المقدمة يليه نقل السيارات ثم الأنابيب فالسكك الحديدية ثم النقل المائي.

ومن الملاحظ إن هناك ارتباط بين طبيعة الوسيلة من حيث عامل السرعة بين معدل الأجر الذي يتقاضاه نظير أداء خدمة النقل وفي ضوء ذلك فإن النقل الجوي يعتبر أكثر وسائل النقل تكلفة، إلا أنه أكثر سرعة وذلك على النقيض من النقل المائي .

3- الاعتمادية :

يشير مفهوم الاعتمادية إلى مدى الثقة والقدرة على تحقيق الانتظام في عملية الإمدادات من قبل وسيلة النقل. ويؤثر كل من عامل الوقت والاعتمادية على تكلفة التخزين بما فيها تكلفة الفرص البيعية التي تم فقدانها لعدم توافر السلعة. إضافة إلى تأثيره على مستوى الخدمة المقدمة للعملاء. ويؤثر ذلك في مجموعة على درجة كفاءة نظام التوزيع المادي بالشركة.

4- القدرة على تغطية السوق :

ويقصد بها قدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق محددة بذاتها مثل المخازن أو الأسواق. وعليه، فإن عدم وجود انهار أو سكك حديدية في مناطق معينة يعني صعوبة خدمة المناطق من خلال تلك الوسائل. وهو ما يعني في ذات الوقت استبعادها كبدائل لخدمة هذه المناطق.

5-القدرات / التسهيلات :

وتعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانيات و الظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من السلع . فهناك بعض المنتجات التي تحتاج إلى درجات حرارة أو برودة معينة حتى تحتفظ بخواصها الأصلية. وهناك البعض الآخر الذي يحتاج إلى استخدام تسهيلات خاصة مثل المواد السائلة والغازات. فإذا لم تستطع وسيلة النقل توفير مثل هذه المتطلبات فإنها لا تعتبر مناسبة للغرض من عملية النقل .

6- الأمان :

إن وصول البضاعة بنفس الظروف والمواصفات التي شحنت بها يعكس مستوى أمان وسيلة النقل. وعلى الرغم من أن البضاعة المنقولة قد يتم التأمين عليها سواء من خطر السرقة أو التلف أو الفقدان أو الكسر...الخ، فإن حدوث هذه المخاطر قد يؤثر على العلاقة مع العملاء، كما قد يؤثر على تكلفة المخزون في حالة الاحتياط لهذه الظروف. وتتباين مشكلة الأمان بدرجة واضحة بين وسائل النقل المختلفة، وكذلك بين المناطق التي تخدمها تلك الوسائل. وعلى سبيل المثال تعتبر مشكلة خطف الطائرات أحد العوامل التي تؤثر على عنصر الأمان لهذه الوسيلة.

7- بعض العوامل الأخرى:

يتوقف اختيار وسيلة النقل ،إلى جانب الاعتبارات السابقة ، على عدة عوامل أخرى منها:

- طبيعة السلعة التي يتم نقلها و مدى مرونة الطلب عليها .
- طبيعة المنافسة السائدة .
- قيمة السلعة .
- الخدمات التي يتوقع أن يحصل عليها المستهلك .

و عموما فانه أيا كانت المعايير التي يتم على أساسها اختيار وسيلة النقل، فان المنظمة يجب أن تتبنى سياستها في هذا المجال على أساس الموازنة بين هذه العوامل خاصة عوامل التكلفة و السرعة و الانتظام ، و من المهم

الإشارة في هذا المجال إلى أن تحقيق مثل التوازن إنما يجب أن يتم في ضوء النظر إلى النقل على انه مجرد عنصر من عدة عناصر يشتمل عليها النظام اللوجيستي .

الخلاصة:

راكمت الدراسة في تناولها إلى أهم المفاهيم الأساسية حول دور اللوجيستيك في وظيفة النقل و شبكة الإمداد، حيث خلصت دراسة هذا الفصل حول معرفة النهج الاتمولوجي و التطور التاريخي لمصطلح اللوجيستيك، و كذا آلية النقل كوظيفة لتنمية القطاع الاقتصادي، و تعزيز دوره في نقل المنتوج نحو المستهلك، و كل ذالك ضمن إستراتيجية و تخطيط يهدف إلى معرفة الأسباب التي تعزز الجودة التنافسية في الاقتصاد المحلي، و استمرارها كوظيفة تكاملية و اعتبارها منصة بالغة الأهمية، مما يسمح من خلال هذه النتائج و الأفكار المستخلصة، إن المؤسسة في ظل قواعد العولمة أصبحت أكثر قابلية للتكيف مع التوقعات الآنية و الاستشراف

الــجانــب الــتـطبيقي

تمهيد

تعد الدراسات النظرية على المستوى الأكاديمي ماهية المفاهيم في تحديد الدراسة البنيوية لأي مؤسسة محل البحث، فلأجل الوقوف على محددات و مرتكزات كنموذج لمؤسسة ميناء مستغانم يجب التعريف بالمؤسسة كونها منشأة جديدة تزخر بها ولاية مستغانم، فالبحث عن قدرة المؤسسة يتطلب المراحل التي نشأت في تشييد ميناء مستغانم و إبراز أهم المهامات التي أوجدتها المتطلبات الاقتصادية و الاجتماعية.

فميناء مستغانم من خلال هياكله المستحدثة مع التطور الحضاري و الاقتصادي ومعرفة حركة اللوجيستيك على مستوى الميناء، و البحث في الامتيازات التي أهلته أن يكون محل اهتمام السلطات التنفيذية و التغطيات الإعلامية كثقل استراتيجي، و بالمقابل دراسة العوائق و المشاكل التي أعطبت إحداث طفرة من حيث النتائج المرجوة، و على هذا الأساس سنتطرق إلى دراسة شبكة الامداد في ميناء مستغانم كوظيفة قانونية و مهام تجارية.

المبحث الأول : الدراسة البنيوية لمؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الأول : تعريف مؤسسة ميناء مستغانم.

تزخر مدينة مستغانم بقطاعات حيوية على مستوى القطاع ألفلاحي، الصناعي و السياحي ، تعززت بيئتها الجغرافية كونها مطلة على الأقاليم البحرية بميناء متعدد الخدمات ، يكفل ديناميكية و حركية الإنتاج و الاستثمار و الوظائف اللوجيستية للاقتصاد المحلي.

فمؤسسة ميناء مستغانم مؤسسة عمومية اقتصادية ، و شركة ذات أسهم بلغ حجم رأس مالها في **2015** ب **1.500.000.000 دج** .

تأسست مؤسسة ميناء مستغانم في **14 أوت 1982م** ، بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم **82-287-** الصادر بتاريخ **14 أوت 1982م** ، التي كانت خاضعة تحت تصرف القطاع العام ، و استقلت مؤسسة ميناء مستغانم بعد التغيير الذي شهده دستور **1989م**، و الذي اوجب تحويلها بعقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي ، إلى شركة عمومية اقتصادية بدءا بتاريخ **29 فيفري 1989م** .

أما مقرها الاجتماعي فيقع في الطريق الرئيسي إلى صلامندر، و أما جغرافيا فيقع ميناء مؤسسة مستغانم في الجهة الشرقية لخليج ارزيو بين خطي عرض 35 و 56 شمالا ، وخطي طول 00 و 05 شرقا .

المطلب الثاني : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات : الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري ، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم و هي مؤسسة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم EPE/EPM/Spa أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287الصادر بتاريخ 14اوت 1982م.

ورثت مؤسسة ميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات التجارية و التجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل(ONP) ، و كذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن و التفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) ، كما اسند ت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) ،فأصبح دورها منوطا بما يلي :

* تسيير أملاك الدولة المينائية و الإنشاءات الخاصة و استغلال و تنمية الميناء .

* احتكار خدمات الشحن و التفريغ، القطر و الإرساء.

في 29 نوفمبر 1982 م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية ، على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات اسه مراس مالها 25.000.000 دج ، تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " الموانئ " SOGEPORTS " ، الحاملة للسجل التجاري رقم 01- B- 88 ، و تخضع للقانونين التجاري و المدني طبقا لأحكام القوانين 88-01 و 88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 م ،المتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات ، و طبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 م و المرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م و المرسوم 88-177 الصادرة بتاريخ 28 سبتمبر 1988 م .

بتاريخ 27 فيفري 2008 تم رفع رأس مال الشركة إلى 500.000.000دج.

في سنة 2015م رفع رأس مال الشركة من جديد إلى 1500.000.000دج ، تحت الحيازة الكاملة لمجمع الخدمات البحرية "SERPORT Spa"[61]

- مؤسسة تسيير موانئ و ملاجئ الصيد فرع مؤسسة ميناء مستغانم (EGPPM Filial de l'EPM)

في شهر جانفي 2004 تم إنشاء مؤسسة تسيير موانئ و ملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم.

ولدت هذه المؤسسة بموجب انعقاد مجلس الحكومة في 13 أوت 2003 ، المكرس لبحث تسيير موانئ و ملاجئ الصيد ، و بمقتضى القرار رقم 02 الصادر بتاريخ 22 سبتمبر 2003 عن مجلس مساهمات الدولة، الخاص بإسناد موانئ و ملاجئ الصيد إلى شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، و بمقتضى القرار رقم 05 الصادر بتاريخ 23 ديسمبر 2003المتعلق بتثمين و تطبيق القرار السابق، و بمقتضى الاجتماع العام الاستثنائي لمؤسسة ميناء مستغانم المنعقد في 20 جانفي 2004م ،الخاص بإنشاء هذا الفرع الذي يسهر على تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم و مينائي صلامندر و سيدي لحضر .

[61]المصدر مؤسسة ميناء مستغانم . مديرية الاستثمار التجاري . مصلحة الإحصاء

-النشأة الجغرافية للميناء

*لأنه كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر و الرأس البحري لخروبة، استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم ، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م ب "مرسى الغنائم"، ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".

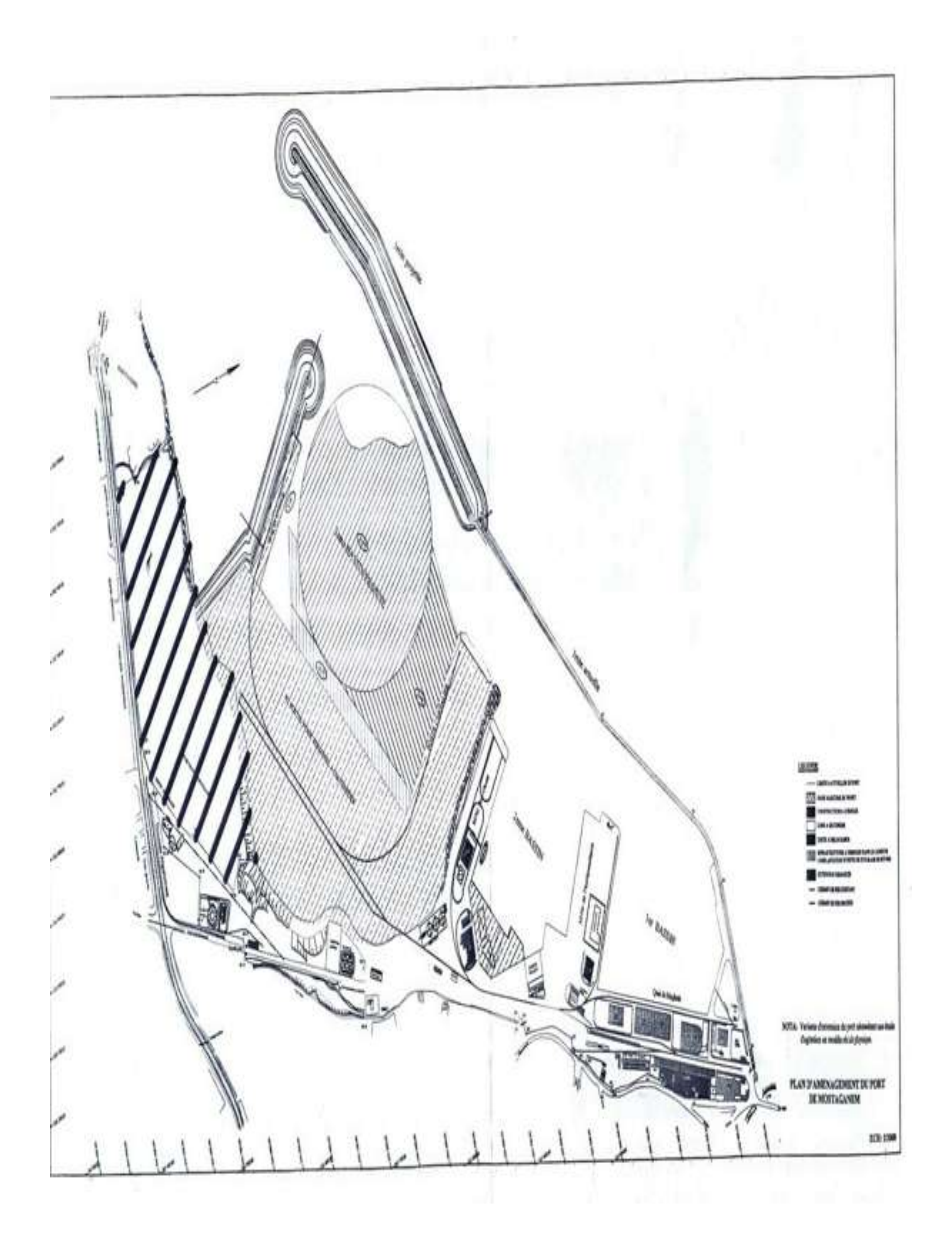
*في سنة 1848م أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80متر ، ليصل امتداده إلى 325م بحلول سنة 1881م.

*انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م، و بعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

*تلت تلك الأعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

*بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430متر فيما بين نهاية 1955م و بداية 1959م.

*منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة ، حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة ، و هو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية، إذ انه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط . انظر الى الشكل رقم 1.


PLAN D'AMENAGEMENT DU PORT
DE MOSTAGANEM

المطلب الثالث : مهام مؤسسة ميناء مستغانم

يعتبر ميناء ولاية مستغانم كباقي مؤانئ الجزائر من حيث ترشيد الأدوار و المهامات في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني ، كونها تساهم في لاستثمارات من خلال توظيف التأهيل القدرة الاقتصادية في استيراد و تصدير لمختلف البضائع و السلع ، الخدمات،كما ارتقى في الآونة الآخرة القطاع في توسيع حركية التدعيم اللوجيستي للمسافرين ، كقفزة نوعية في جلب رأس المال البشري و الاستثمار الداخلي و الخارجي ، ولاية مستغانم بحكم موقعها الاستراتيجي الجالب للتنافس المحلي ، وكونها تقع على ساحل الشريط البحري المطل على المتوسط، اكسبها اهتمام السلطات التنفيذية من خلال المراسيم الحكومية و تكليفها بعدة مهامات لوجيستية لميناء مؤسسة مستغانم التي ترتكز على المهام التالية :

* استثمار و تطوير ميناء مستغانم
* استغلال الآلات و الإنشاءات المينائية
* انجاز أعمال صيانة و تهيئة و تحديث للبنى المينائية الفوقية
* إعداد برامج بناء و صيانة و تهيئة للبنى التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين
* مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية
* مزاولة عمليات القطر، القيادة ، الإرساء وغيرها
* القيام بكل العمليات التجارية ، المالية ، الصناعية، و العقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الرابع : المرافق الهيكلية للمؤسسة ميناء مستغانم

- **أهم مصالح المعتمدة للمؤسسة**

الإدارة العامة:

يشرف على الإدارة العامة رئيس مدير عام الذي يعتبر المسير و المسؤول الأولى في المؤسسة ، بالمساعدة مع مساعدة المدير العام ، كما نلاحظ على مستوى الإدارة العامة وجود خليتين هما : خلية المراقبة تقوم بمراقبة كل شيء يحصل في المؤسسة، و خلية الدراسات و الحسابات .

ومن خلال المخطط العام للمؤسسة، يلاحظ أنه مقسمة إلى خمسة مديرات التي بدورها مقسمة إلى خمسة دوائر، و يتفرع عن الدوائر مصالح، وتتفرع منها الخلايا، و بالتالي يمكن القول انه يوجد ترابط دائم ومتواصلة بين مختلف مديريات المؤسسة.

1-مديرية الموارد البشرية و التكوين والوسائل:

و التي بدورها تحتوي على 3 دوائر:

- دائرة المستخدمين و التكوين: التي يتفرع منها 3 مصالح:

* مصلحة المستخدمين والتكوين.
* المصلحة الاجتماعية.
*مصلحة رواتب.

- دائرة الشؤون الاجتماعية و الثقافية: و التي تنقسم إلى مصلحتين هما:

* مصلحة النشاط الثقافي و الرياضي.
* مصلحة المستندات الاجتماعية .
- دائرة الأعمال العامة وتحتوي على3 مصالح هي :
* مصلحة الوسائل العامة و تتدخل المصلحة في حالة شراء سلعة ما وشرف عليها رئيس المصلحة و العون الإداري
* مصلحة تسيير المخازن : تتكفل المصلحة بكل العمليات بالمخزن و يشرف على المصلحة رئيس المصلحة و المسير بالإضافة إلى أمين المخزن .
* مصلحة التموين : تهتم هذه المصلحة بكل موردي المؤسسة ويشرف عليها رئيس المصلحة وعونين أو أكثر مكلفين بالشراء .

2- مديرية الاستثمارات و التجارة :

وتعتبر المؤسسة تحتوي على دائرتين هما:
- دائرة التجارة : و تحتوي على المصلحتين :
* مصلحة الفواتير و عقارات البناء
* مصلحة الإحصاء .
- دائرة الشحن و التفريغ : وتحتوي على مصلحتين هما :
* مصلحة المخازن : تقوم بعملية التخزين تحت إشراف رئيس المصلحة و المكلفين بالمخازن .
* مصلحة الشحن و التفريغ .

وتضم أيضا 3 خلايا و هي : خلية التسويق ، خلية الدراسات القانونية

3- مديرية الأشغال و الصيانة :

و تحتوي على دائرتين هما :
- دائرة الصيانة : و تحتوي على مصلحتين :
* مصلحة الأدوات و العتاد [62]
* مصلحة الصيانة [63]
- دائرة الأشغال : وتحتوي على مصلحة واحدة هي :
* مصلحة الأشغال و النظافة .

4- مديرية قيادة الميناء :

و تنقسم إلى دائرتين هما :
- دائرة الشرطة و الأمن : وتتشكل من فرقتين هما :
* فرقة حراسة الميناء و الأمن
* ضباط الميناء

[62] المصدر مؤسسة ميناء مستغانم . الاستثمار التجاري . مصلحة الإحصاء .
[63] المصدر مؤسسة ميناء مستغانم .مديرية الاستثمار التجاري . مصلحة الإحصاء .

- دائرة الملاحة : و تحتوي على محطتين هما :

* محطة إدارة المركب و الربط

* محطة الجر و الدفع التي تقوم بتقييد الباخرة

5- مديرية المالية و المحاسبة :

هي أساس المؤسسة حيث أنها تجمع ما بين كل المديريات و تتفرع إلى دائرتين هما:

- دائرة المحاسبة العامة : و تحتوي على مصلحتين هما:

* مصلحة المحاسبة العامة

* مصلحة المحاسبة التحليلية

- دائرة المالية : و تحتوي على مصلحتين هما:

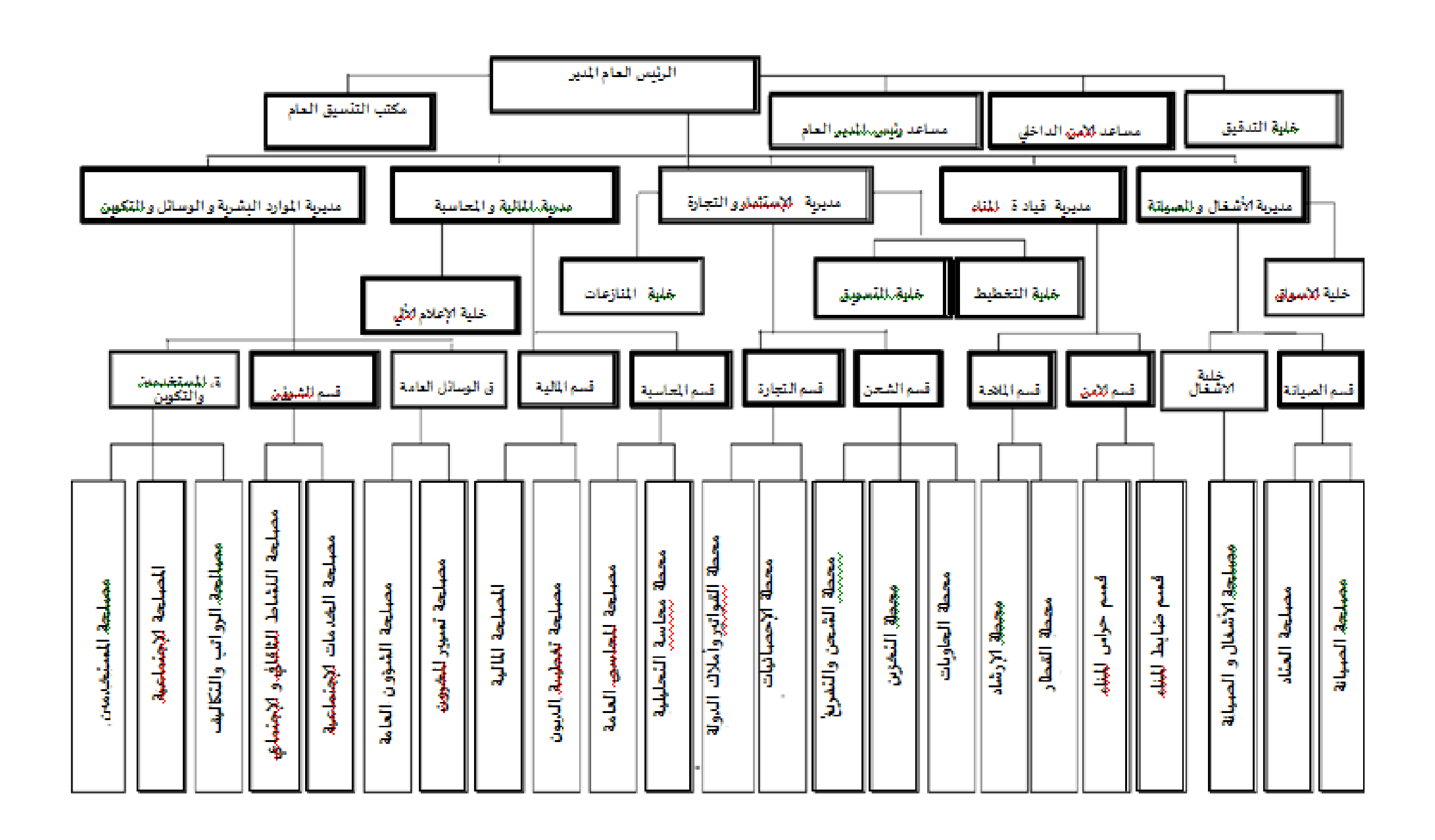
* مصلحة المالية

* مصلحة المقبوضان

الهيكل التنظيمي

إن التقسيم الداري و الوظيفي للمديريات و الدوائر و المصالح و الخلايا يساعد في التواصل بينها ، و يؤدي أيضا إلى حسن سير العمل ، فالهيكل التنظيمي و الوظيفي لأي مؤسسة يساعدنا في معرفة مدى الترابط و التكامل بين الوظائف و الأقسام، و يظهر لنا الاستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة .

ممثل في الشكل التالي:


الرئيس العام المدير
مكتب التنسيق العام
مساعد رئيس المدير العام
مساعد الأمن الداخلي
خلية التدقيق
مديرية الموارد البشرية و الوسائل و التكوين
مديرية المالية و المحاسبة
مديرية الإستثمار و التجارة
مديرية قيادة الميناء
مديرية الأشغال و الصيانة
خلية الإعلام الآلي
خلية المنازعات
خلية التسويق
خلية التخطيط
خلية الأسواق
ق.المستخدمين والتكوين
قسم الشؤون
ق الوسائل العامة
قسم المالية
قسم المحاسبة
قسم التجارة
قسم الشحن
قسم الملاحة
قسم الأمن
خلية الأشغال
قسم الصيانة
مصلحة المستخدمين
المصلحة الاجتماعية
مصلحة الرواتب والتكاليف
مصلحة النشاط الثقافي و الاجتماعي
مصلحة الخدمات الاجتماعية
مصلحة الشؤون العامة
مصلحة تسيير المخزون
المصلحة المالية
مصلحة تحصيل الديون
مصلحة المحاسبي العامة
محطة محاسبة التحليلية
محطة الفواتير وأملاك الدولة
محطة الإحصائيات
محطة الشحن والتفريغ
محطة التخزين
محطة الحاويات
محطة الإرشاد
محطة القطار
قسم حراس الميناء
قسم ضابط الميناء
مصلحة الأشغال و الصيانة
مصلحة العتاد
مصلحة الصيانة

شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم :

1) **المديرية العامة :**

وظيفتها التسيير ، المراقبة ،التنظيم و السهر الحسن للمؤسسة ، ترتب و تراقب جميع مديريات المؤسسة و تفرض سلطتها عليهم. وتتكون من :

1-رئيس مدير عام : هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة و المسؤول في الشكل شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء المنفذين والذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة.

2-مساعد مدير عام : ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

3- مساعد الأمن الداخلي : وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل الأخطار المحتملة.

4- مكتب التنسيق العام : وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.

5-خلية التدقيق : هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة، وتتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة.

مديرية الموارد البشرية :

تهتم مديرية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة. تتكون هذه المديرية من الفروع التالية:

1- قسم المستخدمين و التكوين : يقوم هذا القسم بالإشراف ومراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار تسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد المي زانية في إطار مصاريف المستخدمين. ويتكون من المصالح التالية:

***1* مصلحة المستخدمين و التكوين:** تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.

***2* مصلحة الأجور و التكاليف :** وهي المصلحة التي تشرف على دفع أجور المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل الذي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

***3*المصلحة الاجتماعية:**تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات المصاريف الطبية، وطب العمل.

2-**قسم الوسائل العامة :** يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين:

***1* مصلحة الوسائل العامة:** وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من ش راء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف

المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات نسخ،مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق...الخ.

كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.

2 **مصلحة تسيير المخزون** : تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.

3 **قسم الشؤون الاجتماعية** : يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية و الثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحين:

- **مصلحة الخدمات الاجتماعية** : وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الإجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية و استفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء....الخ.

- **مصلحة النشاط الرياضي و الثقافي** : وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم طوال السنة الواحدة لصالح أبناء العمال والعمال كمكافأة لهم على المجهودات المبذولة طوال السنة وتتمثل في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد المتسمية والموسم الإصطيافي.

أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

3- **مديرية المالية و المحاسبة** : وهي المديرية المكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة وذلك عن طريق وضع ميزانيات محددة لكل سنة ومدى مطابقتها للأهداف المسطرة، وإحصاء كل العمليات المالية التي نفذت خلال السنة الواحدة، وإمساك الدفاتر التجارية المبينة للنشاط التجاري، وتتكون من:

1*قسم المحاسبة: يشرف قسم المحاسبة على جميع العمليات الحسابية وفقا للنظام المحاسبي المالي ويتكون من مصلحتين:

- **مصلحة المحاسبة العامة** : تسمح بالمتابعة اليومية للعمليات التي تقوم بها المؤسسة ووضع الملاحظات اللازمة الخاصة بنشاطها وذلك عن طريق التنفيذ اليومي للحسابات ووضع الميزانية وجدول حسابات النتائج.

- **مصلحة المحاسبة التحليلية** : وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.

2*قسم المالية : يشرف قسم المالية على التسيير المالي للمؤسسة وإعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من مصلحتين:

- **المصلحة المالية** : و هي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الأوضاع المالية للمؤسسة.

- **مصلحة التحصيلات:** وتقوم بتحصيل جميع الأموال الناتجة عن النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركة انتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية عن كل تأخير بالوفاء بالدين أو الالتزامات تجاه المؤسسة مع تهديد هؤلاء المتعاملين (الزبائن) باللجوء إلى القضاء في حالة رفضهم تسديد مستحقاتهم.

4-مديرية الاستثمار التجاري :

وتقوم هذه المديرية ب:

- تسيير العمليات المرتبطة بعبور البضائع (الشحن، التفريغ، والتخزين).
- تسيير أملاك الدولة المينائية .
- تسيير الإنشاءات المتخصصة.
- متابعة تطور تقنيات الاستثمار الميناني والبحث عن الوسائل المناسبة لإدماجها بفعالية داخل المؤسسة.

وتتفرع هذه المديرية إلى :

***1* قسم الشحن و التفريغ :** تقتصر مهامها على الشحن والتفريغ والتخزين، ويتكون من ثلاثة مصالح :

- مصلحة الشحن و التفريغ : هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد عاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات و رافعات لتنفيذ العمل المنشود. وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري كونها تمثل مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها بدل الكثير من العناية والصرامة والاحتراس أثناء العملية.كما تتميز بتنوع مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سريعة التلف أو باهظة الثمن.

- مصلحة التخزين : تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم، كما تسهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخوين، و تراقب و ترسل مستندات التخزين إلى مصلحة الفواتير.

- مصلحة الحاويات: و هي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، و معرفة محتوياتها و فرزها.

*** 2 * القسم التجاري:** ينظم مهام مصلحة الفواتير ، الأملاك و الإنشاءات المتخصصة ، يسهر على ترجمة و تطبيق سلم الأثمان المعمول به و ينقسم إلى مصلحتين:

***2*1* مصلحة الفوترة و أملاك الدولة:** هي تلك الأملاك و الإنشاءات المكلفة بمتابعة دخول السفن ، إنشاء الفواتير و مراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها

***2*2* مصلحة الإحصائيات:** تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية

***3* خلايا مديرية الاستثمار التجاري :** تضم مديرية الاستثمار التجاري الخلايا التالية:

***3*1* خلية الدراسات و التخطيط :** وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضع مخططات تبين نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة و مقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة و تحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

***3*2* خلية التسويق :** وهي الخلية التي يتمحور د ورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيواستراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من

امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير و الاستيراد. وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي، التسهيلات الإدارية، التحفظات الجمركية، انخفاض نفقات الشحن والتفريغ، وسائل العمل المتطورة، أماكن تخزين واسعة. وهي الشروط التي تجلب دراسة برامج الاستيراد للمتعاملين المينائيين.

3*3* خلية المنازعات: وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلت زم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه والدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

كما يمكن أن يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال في نزاع مع المؤسسة ممثلين في ممثلهم النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثلا (الزيادة في الأجور).

5-مديرية قيادة الميناء : وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر)، وتأمين الحدود المينائية، وتتكون من قسمين:

1*قسم الملاحة : ويشرف مباشرة على جميع ا لبحارة النائبين لها والملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

1*1*محطة القاطرة: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنيطة بها أ وأثناء العودة من تنفيذ هذه المهام. حيث ل ا يجوز بل يمنع منعا باتا على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.

1*2*محطة سفينة الإرشاد: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة إرشاد المخصصة لنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

2* قسم الأمن : ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شانها أن تشكل تهديدا مباشرا على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتفادي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل.ويتفرع هذا القسم إلى:

2*1*قسم ضابط الميناء : ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طولها، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

2*2*قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء.

6- مديرية الأشغال و الصيانة : وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل و المتمثلة في توفير الإنارة، تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة، وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد وآلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات. تتكون هذه المديرية من:

***1*قسم الصيانة :** يقوم قسم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح المعدات بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:

***1*1*مصلحة الصيانة:** وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح معدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات، والمعدات الميكانيكية.

*1*2* مصلحة العتاد :تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات، وتوفير ومراقبة معدات المناولة.

***2*قسم الأشغال :** يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، ويتكون من مصلحة الأشغال والصيانة.

***2*1*مصلحة الأشغال والصيانة** :تشرف هذه المصلحة على تنفيذ أعمال صيانة أصول المؤسسة.

المطلب الخامس :الخدمات اللوجيستية على مستوى الميناء

يمكن النظر للخدمات الميناء على أنها سلسلة من الروابط المتتابعة ، في الوقت الذي يبدو فيه الميناء ككل بمثابة حلقة في سلسلة اللوجيستيات ، و عبر الزمن شهدت الأهمية النسبية للحلقات المنفصلة تغيرا واضحا بسبب التطورات في التكنولوجيا التي أدت إلى تحسينات في الكفاءة ، ومنها الزيادة في معدل السفن و قد أفرزت تلك التطورات أثارها على هيكل التكلفة .

أولا - مراحل عملية النقل

تتمثل إجراءات استقبال السفينة وعمليات النقل المينائية المقدمة فيما يلي :

ا-استقبال السفينة

يقوم مجهز السفينة أو ممثله أي الربان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة و البضاعة للوسيط البحري في 72ساعة على الأكثر أي خلال 3ايام قبل وصول السفينة إلى الميناء ، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان أحسن استقبال للسفينة في أحسن الظروف .

وفي حالة عدم تقديم كل المعلومات حول السفينة ومحتوياتها ، فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى و إن كانت في عرض البحر.

و تتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة و البضاعة فيما يلي :

*طول ، عمق ،عرض و راية السفينة .

*طبيعة ووزن البضاعة ، الوزن الإضافي و الإجمالي ، و ميناء الشحن ، وهذا لغرض تحديد الحقوق مقابل الخدمة التي تقدمها مديرية القيادة للسفينة .

ب- شروط رسو السفينة

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي :

* يجب على كل سفينة أن تكون مرفقة بجهاز تامين السفينة ، يعرف بجهاز الحماية و هي مكلفة بالتعويضات نتيجة لحدوث الضرر مرافق الميناء.

* يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها :

- بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة ، رقم تسلسلها ، اسم صاحبا لسفينة أو وكيله حمولة السفينة ...الخ .

-الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضائع ، نوع البضاعة وكميتها...الخ.

- وثيقة تسمى connaissement : تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة (نسخة أصلية).

- وثيقة Carco manifeste : هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها الى الجمارك لتمكنها من الاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد .

- وثيقة Carco plan : و هي وثيقة شحن تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفريغ تنص هذه الوثيقة على حجم البضاعة ، كيفية وضعها على متن السفينة .

- وثيقة Mates recept : تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن ، أو وجود امتياز أي أن البضاعة لم تتضمن أسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة و التي من أهمها :

1-القيادة و الإرشاد

أي قيادة السفينة من بوابة الميناء إلى الرصيف المخصص للسفينة ، تؤمنه مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زورقي إرساء 24سا /24سا .

2-القطر

و يتمثل في دفع أو جر السفينة عن طريق سفن القطر ، و هي ذات قوات مختلفة تتغير حسب وزن السفينة ، و ذلك من اجل توقيفها في مركز الرصيف .

3-الاسطوانات المطاطية

وهي عبارة عن عجلات مطاطية تمنع السفينة من الاحتكاك بالرصيف .

4-ربط السفينة

و هي عملية شد السفينة بحبال موصولة من السفينة إلى رصيف الميناء لمنع ارتجالها.

5-أتعاب التصريح بالحمولة

6-حقوق الترصفة

7-مصاريف تأدية الخدمات

و التي تتمثل في:

* الحمولات و التسبيقات التي تقدم للربان ، و كذلك المصاريف الناتجة عن استعمال الهاتف او الفاكس .

*مصاريف تزود السفينة بالوقود و المياه الصالحة للشرب .

*المصاريف الناتجة عن القيام بالفحوصات الطبية لطاقم السفينة .

8-الحراسة

تكون حراسة السفينة إجبارية إذا كانت تحمل بضائع خطيرة ، أما بالنسبة للسفن الأخرى فحراسها اختيارية، تكون بطلب من ربان و وكيل السفينة المجهز أو ممثله .

و في إطار التعامل مع السفينة يقوم الوكيل البحري بارسال عون إلى السفينة ، و ذلك لتلبية جميع طلبات الربان في إطار ما هو متفق عليه في العقود .

إن الفاتورة المبدئية مقدرة بالعملة الصعبة (الدولار الأمريكي) و تكون غير نهائية ، و قابلة لان تكون موضوع التفاوض بين المجهز و مديرية قيادة الميناء ، يسدد المجهزون الأجانب مبلغ الفاتورة في حالة قبولها بالدولار الأمريكي ، و بالدينار الجزائري من طرف المجهزين الجزائريين ، و ذلك بعد تحويل قيمة الفاتورة، و اجل التسديد لا يتجاوز 30 يوما التي تلي التي تلي استقبال الفاتورة .

كما أن الفاتورة المبدئية ترسل إلى الربان ، فادا تمت الموافقة عليها من طرف المجهز أو الربان يتم إجراء اجتماع يجمع كل من الوسيط البحري ، الذي تم اختياره لتأدية الخدمة لصالح مجهز السفينة و مقاول الشحن و التفريغ ، أي مؤسسة ميناء مستغانم و مديرية القيادة قصد التحضير الجيد لاستقبال السفينة في أحسن الظروف ، و يتم تجديد الموافقة على الفاتورة المبدئية على أساس تقدير وقت الوصول الذي يبعثه الربان الوسيط .

و يضم هذا الاجتماع لجنة تنظيم السفن على مستوى مديرية القيادة كل يوم ، و اللجنة بدورها تضم :

- ممثل عن مؤسسة الشحن ، و التفريغ يعمل على إعطاء رأيه حول تنظيم عملية التفريغ و الوسائل المادية و البشرية المستعملة لهذا الغرض.
- ممثل عن الجمارك.
- ممثل عن شرطة الحدود.
- ممثل عن الوسيط البحري و الذي يقوم بإحضار الوثيقة التي تحتوي على الخصائص التقنية للسفينة و نوعية و طبيعة و وزن البضاعة.
- ممثل عن الدائرة التجارية مهمته إحضار و وثائق تثبت حالة التوازن.

و يتم خلال هذا الاجتماع تحديد الرصيف الذي سوف ترسو فيه السفينة، و ذلك بمراعاة طول و عرض و عمق السفينة، و كذلك الآلات التي سوف تستخدم في عملية التفريغ و ذلك تبعا لنوعية البضاعة و حجمها و عدد السفن القاطرة التي سوف تستخدم في جر السفينة.

عند رسو السفينة بالميناء يجب على ربان السفينة أو ممثله القانوني ، أي وكيل السفينة و الحمولة أن يكون على استعداد لتقديم الوثائق التالية لإدراك الجمارك ، و ذلك لتمكينها من ممارسة مراقبتها :

- يومية السفينة
- بيان الحمولة: و يكون على شكل تصريح يتضمن البيانات الضرورية للتعرف على وزن الطرود ، و عددها و علامتها و أرقامها و نوع البضاعة و وزنها الإجمالي و مكان شحنها ، و يجب أن يكون بيان الحمولة موقعا من طرف ربان السفينة ، كما يجب على ربان السفينة أو على ممثله القانوني أن يقدم مايلي إلى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة التي تلي وصول السفينة إلى الميناء.

- بيان الحمولة من مؤمن السفينة و أمتعة البحارة و سلعهم.
- بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي.
- كل الوثائق الأخرى التي تطلب من طرف الإدارة ة التي هي ضرورية لتنفيذ مهامها.

للإشارة يجب تقديم الحمولة حتى و إن كانت السفينة فارغة، و يوزع هذا البيان على ثلاث متعاملين في الميناء هم :

- نسخة لمؤسسة الشحن و التفريغ.
- نسخة لوكيل السفينة أو الحمولة.

نسخة لإدارة الجمارك.

ثانيا- وظائف مؤسسة الشحن و التفريغ عند وصول السفينة

عند وصول السفينة و رسوها في الميناء يقوم الوسيط بإعداد سند التشغيل يبين فيه مايلي:

اسم السفينة ، تاريخ و ساعة دخول السفينة ، طبيعة البضاعة المعدة للتفريغ، طلب فرق عمل .

بعد دراسة هذا السند من طرف مؤسسة التفريغ، تضع هذه الأخيرة تحت التصرف :

- فرق العمل و هم عمال الموانئ.
- رئيس المخزن و رئيس القطاع.

توزع الوسائل المستعملة في التفريغ و ذلك حسب نوعية و طبيعة السلع.

و قبل البدء في عملية التفريغ يقوم رئيس المخزن بمراقبة البضائع المستوردة ، و يتعرف على مدى مطابقتها للعقد و مواصفات التصريح بالبضائع ، أي يقوم بمقارنة البضاعة مع البيانات الموجودة على بيان الحمولة، يتم بعد ذلك التفريغ تحت رقابة جمركية مع مراعاة نوعية و حجم البضائع و يتم تفريغ البضاعة حسب ثلاث حالات:

الحالة الأولى

وضع البضاعة على العربة الناقلة مثل عملية تفريغ السكر ، و مختلف البضائع التي يمكن جمعها في أكياس.

الحالة الثانية

وضع البضاعة على الرصيف مثل : المواد الحديدية ، آلات التجهيز.

الحالة الثالثة

وضع البضاعة في المخازن مباشرة ، و هذا يعتمد على وجود المنشات المتخصصة مثل مخزن الحبوب ، حيث يتم وضع الحبوب مباشرة من السفينة، أما فيما يخص المواد سريعة التلف فلها الأفضلية في التوجه إلى نقاط التخزين، ا والى نقاط بيعها خارج الميناء، و هذا لتفادي الخسائر التي يتحملها المستورد في إطار الإجراءات الجمركية ، بينما بالنسبة للبضائع التي تتعرض للخسارة نتيجة لتواجدها في الميناء لمدة أطول ، فان المستورد هو الذي يتحمل الخسارة.

أما فيما يخص عملية الشحن فإنها تتم بواسطة الصنادل بوضع البضائع عليها، ثم تحمل إلى جانب السفينة حيث تقوم روافع السفينة أو الروافع العائمة ارو روافع الرصيف ، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة كاستعمال الأنابيب في حالة شحن البضائع السائلة أو المصاعد في حالة شحن الفحم ، أو

صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب أو الدحرجة في حالة شحن الوحدات المتحركة كالصهاريج و الثلاجات، و قد تطورت عملية الشحن مع تطور نظام النقل بالسفن ، حيث أصبحت هناك سفن مجهزة للنقل بالحاويات لأنواع كثيرة من البضائع بهدف تخفيض نفقات النقل، بما في ذلك التغليف و الشحن و تقليص مدة الرحلة باختصار الوقت المخصص لعمليات الشحن و التفريغ، و قد يتطلب ذلك تجهيز أرصفة مخصصة و مجهزة بأوناش لشحن الحاويات على ظهر السفينة ،أما فيما الإجراءات المتبعة في عملية الشحن فيقوم الشاحن بتقديم وثيقة تسمى بيان الشحن ، يذكر فيها نوع البضاعة التي ستشحن و كميتها و ذاتيتها،و بعد أن يطلع الناقل أو وكيله و يتأكد من تتطابق البيانات مع البضاعة يسلم له إذنا بالشحن ، و الذي يسمح له بوضع البضاعة موضوع البيان على ظهر السفينة، و بعد ذلك يتسلم الشاحن من الناقل إيصالا مؤقتا بسند و يستبدل قبل الإبحار بسند شحن مستوف للشروط القانونية (سند شحن اعتيادي أو سند مشحون) بالإيصال المؤقت، و يلتزم الناقل بتسليم سند الشحن .

الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية

1- تجارة السفن

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2015 م في ميناء مستغانم 522 سفينة في مقابل رسو 613 سفينة خلال السنة الفارطة أي بنقصان 91 سفينة.

السنة	2011	2012	2013	2014	2015
عدد السفن بحسب الدخول	511	533	563	613	522

2. متوسط المكوث في الميناء (كل أنواع السفن)

السنة	2014	2015
متوسط المكوث في المرسى لكافة أنواع السفن (خارج الميناء)	4,06 يوم	4,68يوم
متوسط الإنتظار في المرفأ لكافة أنواع السفن	2,99 يوم	3,22 يوم

(داخل الميناء)		

متوسط المكوث في المرسى: Attente moyenne en rade AMR خارج الميناء

متوسط الإنتظار في المرفأ: Séjour moyen à quai SMQ داخل الميناء

3- تحليل تجارة البضائع

السنة	2011	2012	2013	2014	2015
حجم البضائع (طن)..........	1 188 987	1 050 936	1 292 342	1 525 152	1 454 939

خلال 2015 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم إستيرادا وتصديرا

1 454 939 طنا مسجِّلا بذلك انخفاضا قدره 5 % مقارنة بالسنة الفارطة

4- التجارة بحسب عائلات المواد 2015

عائلات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الإجمالي (طن)
المواد الفلاحية	345 021	20	345 041
المواد الغذائية	3 586		3 586

المواد الحديدية	143 535		143 535
معادن ومواد البناء	478 282		478 282
مواد بترولية	100 854		100 854
مواد كيماوية	12 821	3 647	16 469
أسمدة	130 848		130 848
صفقات خاصة	228 621	7 652	236 273
المجموع	**1 443 620**	**11 319**	**1 454 939**

المبحث الثاني: الامتيازات و العوائق و المشاكل لمؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الأول : امتيازات المؤسسة.

يوجد ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران ، ارزيو و الجزائر العاصمة ، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات : مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، سعيدة،.........،و من جهة أخرى ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الاغواط، غرداية ، بشار، عين الصفراء،.......) .

كذلك فان ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة و سكك حديدية) من والى مختلف مناطق الوطن، و التي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية و التجارية ، فهو موصول بشبكة السكك الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم - المحمدية (محطة الفرز) ، كما انه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية تيارت دون المرور بالمحمدية ، مما يجعله في اتصال مباشر مع منطقته الخلفية (الجنوب و الجنوب الغربي إلى غاية تمنراست) ، و هذا من اجل نقل مختلف السلع و التجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية و الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري .

و من الامتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم ، هي وجود شبكة طريق بطول 4885 متر خطي داخل الميناء ، تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق و غرب و جنوب الجزائر هذا دون المرور بوسط المدينة .

الموقع الجيد و المتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية ، المر دودية، معدلات الشحن و التفريغ ، قصر مدة المكوث في الميناء و المحافظة الجيدة للبضائع ، يفسر اختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الاقتصاديين ، ومجهزي السفن من مختلف الجنسيات .

المطلب الثاني: معوقات الميناء

-محدودية عمق الأرصفة ب 8،22م

-عدم كفاية طول الأرصفة و مساحة العبور و التخزين. جدول

عدد محطات الإرساء	طول الأرصفة	المعايير المتفقة عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفقة عليها	قيمة النقص
10	1.296متر	1.500متر	204-متر	44.430م2	200.000م2	155.570-م2

-غياب مراب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014).

-مشكل التزاوج بين النشاط التجاري و الصيد البحري.

ماهي الانعكاسات السلبية

- طول المكوث يؤدي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن و التفريغ.
- تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن إضافية.

- صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن و النقل.
- اختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية و أنشطة الصيد البحري.

المطلب الثالث : مشاكل ميناء مستغانم

تتمثل مشاكل الميناء مستغانم فيما يلي:

1-ميناء من الجيل الأول :

إن ميناء مستغانم قديم من الجيل الأول ، وبالتالي فهو لا يمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة ، تنتهي عنده حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ .

و لقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية ، دون إدخال أية تعديلات عليها ، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة ، و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة ، و إذا م تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن اصغر ، و طريقة الشحن البضائع ابسط ، فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري .فالسفن أصبحت اكبر و بمواصفات عالمية محددة ، و هذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 طن و 10000طن وزن ثقيل). و هي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة . أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم ، فانه يتقلص باستمرار بسبب تكدس الطمي و الرمال نتيجة لعدم تعرضه لعمليات التطهير و الكسح لمدة طويلة ، مما يؤثر على عملية رسو السفن به . و قد تظهر السفن الكبيرة ، و قد تضطر السفن الكبيرة ، والتي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس ، إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى ، حيث تفرغ جزءا من حمولتها من اجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي . مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل و تكاليف إضافية).

2- نقص في التجهيزات و الآليات :

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة ، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300طن .

ومع أن الجزائر ضمن اكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا)، إذ تستورد ما يقارب 6مليون طن سنويا ، فان ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد هو الذي يشمل اكبر مركز خاص بالحبوب سعته 3000طن ، و هذا (تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما)، و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس ، و هي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب عل شكل بضائع صب ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين ، وكذلك تفريغ الحبوب ، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

3 - التأخر في عملية تداول الحاويات :

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما ، و ما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع .ويحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية . ومع ذلك يمكن القول أن مستغانم لازال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال ، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% و يتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات الحاويات.

4- انخفاض معدل أداء الميناء:

و الذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطته ليلا،وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

5- طول الإجراءات الادارية :

و التي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا ، و ما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي فالحجز البيطري ، ثم إجراءات الرسوم الجمركية ...الخ .

6- اختناق الميناء :

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء و تكدس البضائع به ما يلي :

عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة ، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد . أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية . مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء ، والذي يكلف الخزينة العمومية ما بين 5000- 20000 دولار في اليوم .

المبحث الثالث : البعد الحيوي لوظيفة النقل في مؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الأول : تقييم وظيفة النقل في مؤسسة ميناء مستغانم.

تعتبر موانئ الجزائرية نقطة حيوية في تنشيط حركية النشاط البحري و مختلف المبادلات التجارية لدعم الاقتصاد الوطني، و تعد مؤسسة ميناء مستغانم من بين الموانئ التي عرفت تطور واسعا من خلال الدور الحيوي في تفعيل معاملاتها الداخلية و الخارجية، في ترقية وظيفة النقل التي تفتح مجالات واسعة لكل أنواع التعاملات التجارية البينية، و هو ما يؤهلها إلى توفير فرصا أكبر لاستقطاب المتعاملين و التجار المحليين و الأجانب، و وظيفة النقل لدى مؤسسة ميناء مستغانم تعزز البعد المحلي في توفير مجالات التشغيل و الحد من نسبة تفشي البطالة، و من جهة أخرى دعامة للاقتصاد الوطني .[64]

تعكس حركة ميناء مستغانم في تقييم اللوجيستيك من خلال اسهاماته التجارية و الاستثمارية النشطة، فالترجيح الايجابي لوظيفة النقل كواسطة بين الميناء و المؤسسات الاجتماعية تمكن أهمية العميل من خلال عملية وصول و استلام البضاعة إلى زبون، التي تتوفر على مجموعة من العناصر و التي تعتبر أساسية و تخص كافة الاشخاص الذين يتعاملون و متعاقدين مع مؤسسة الميناء منذ وصول السفينة إلى الخروج منها .

فالإحصائيات الواردة من مؤسسة ميناء مستغانم حول تنشيط حركة التبادل التجاري من خلال وظيفة الامداد، فحسب تصريحات المدير العام السيد **مولاي محمد** الذي أكد * رغم افتقار ميناء مستغانم للتجربة لحداثة نشأتها في نقص الفضاءات لاستعاب المركبات، استطاعت المؤسسة بوسائلها المحدودة التعاون مع الجميع لرفع تحدي حقيقي في الاستثمار الطاقات و الجهود المبذولة .*

منذ تاريخ 2009/09/15 شهد ميناء مستغانم تثبيت حجر الأساس في استقبال أول باخرة للسيارات قادمة من اسبانيا على متنها **365** مركبة و تشير الإحصائيات المقدمة من طرف مستشار المدير العام أن 46الف و429مركبة استقبلت خلال الثلاثي الأول من **2013** م ، **مقابل 40الف و 831 مركبة في 2012 بزيادة نسبة 4 بالمئة** ، و بلغ عدد المركبات مختلفة الأنواع و العلامات التي استوردت **عبر ميناء مستغانم في سنة 2013 ما يقارب 150 الف و 081 مركبة مقابل 63الف و** 662 **مركبة في 2011 م أي بارتفاع يقدر ب 136بالمئة** ، ومن ناحية أخرى تعززت وظيفة النقل لدى ميناء مستغانم بضمانة زيادة 04 خطوط منتظمة مع موانئ مرسيليا(فرنسا) ، هامبورغ(ألمانيا) ، انفيرس (بلجيكا) ، هيوستن -بالتيمور (الولايات المتحدة) .

و لتعزيز مدى قدرة ميناء مستغانم في تطوير وظيفة النقل قامت المؤسسة بتكوين حوالي 40 سائقا ، تم توظيفهم بواسطة الوكالة الوطنية للتشغيل من طرف شركة فرنسية لصناعة السيارات، بغية ضمان النقل المركبات المتنوعة من الباخرة نحو منطقة التخزين ثم نحو الشاحنات التي تقوم بنقلها إلى خارج الميناء[65].

[1]- موانئ الجزائر: دور حيوي في تفعيل المعاملات التجارية الخارجية، نشر بتاريخ 22/..../ 2016، تاريخ الدخول 05/26/ 2018، انظر إلى الرابط:http://www.radioalgerie.dz/news/ar/reportage/69395.html

[2]- ميناء مستغانم: منشأة بطموحات كبيرة، نشر بتاريخ 6 حزيران 2013، تاريخ الدخول الأنترنت: 2018/05/62، انظر إلى الرابط:

و ترتبط هذه الوظيفة بمدى نجاح الذي تحققه مؤسسة ميناء مستغانم من خلال موقعها الاستراتيجي و الإمكانيات التي تتوفر عليها سواء في التخزين أو التكفل بالسلع من قبل الطاقم المؤهل .

المطلب الثاني : الرؤية الاستشرافية (مستقبلا) حول وظيفة النقل في مؤسسة ميناء مستغانم.

تعتبر معظم المخابر والدراسات الأكاديمية أن التنبؤات المستقبلية ترسم أهدافها من خلال الإحصائيات والوقائع الميدانية المتحصل عليها، وإن الدراسة التطبيقية انبلجت بعض إرهاصاتها الأولية التي آلت إلى تحديد وظيفة النقل في شبكة الامداد، و بعد تسليط الجانب النظري و تفسيره بالتحليلات ا لنظرية ثم اختباره بالدراسة الميدانية، ارتقت الدراسة إلى إصباغ الرؤية الإستشرافية من اجل تمكين و توسيع أهمية وظيفة النقل من اجل حركية الميناء التي امتازت به مدينة مستغانم، ومن خلال وقوفنا على بعض النقائص التي تزيد من استيعاب القدرة الإنتاجية في ايجابيات الميناء في تغطية المنافسة على غرار با قي ميناءات التراب الوطني، و على هذا الأساس يمكن للأبعاد الاستراتيجية من خلال السلطات التنفيذية الساهرة على تحسين تطور ايجابي لميناء مدينة مستغانم في ظل ازدياد شبكة الامداد تتطلب إنشاء مشروع الحوض الثالث، ومشروع محطة بحرية للمسافرين و مشروع مرآب الحريق الذي يؤهله حق المنافسة الإقليمية الدولية .

1- مشروع إنشاء الحوض الثالث :

يعد عرض مشروع إنشاء الحوض الثالث المتنبئ له كمؤسسة لتكملة النقائص، و تخفيف ازدياد الضغوطات في مواجهة تحديات الميناء بسبب تسارع التبادل التجاري من جهة، و من جهة أخرى أضحى واقعا حتميا من اجل تطويق العجز المتوقع للهياكل في مؤسسة الميناء في مدى القصير، التي ظهرت بعض إرهاصاته كأول مشروع يضاف للمشاريع الموجودة من جرف مختبر الدراسات البحرية التى تم تحيينها في سنة 2011 من قبل مكتب الدراسات SOGREAH ALGERIA، الذي يسمح هذا المشروع بالوظائف التالية :

1- تنمية تجارة البضائع المختلفة التي تصل سنويا 900الف طن سنويا .

2- تجارة الحبوب أكثر من مليون طن سنويا .

3- تجارة الحاويات حوالي 400الف حاوية سنويا .

2- مشروع محطة بحرية :

أما تجارة المسافرين فمن خلال الاستراتيجية التي وضفتها السلطات المحلية عبر إنشاء محطة بحرية للمسافرين و الغرض منها :

ا- أبدت شركات النقل البحرية للمسافرين لمدينة مستغانم اهتماما بفتح خطوط بحرية .

ب- توفير الأجهزة المتطورة من اجل السلامة من المخاطر الأمنية .

ج- ترقية هياكل مؤسسة الميناء سواء في الجانب الاقتصادي التجاري أو المسافرين من المعاملة التقليدي إلى الجانب الاحترافي .

---

http://www.Oran-apas.dz/spip.php?pag=imprimer&id_artcle=7627

و هذه الامتيازات سيتم انجازها فور استكمال منشات لقوارب الصيد البحري و ترحيلها إلى ميناء صلامندر و سيدي لخضر ، مما سيوفر قدرة إنتاجية و حركية تزيد في اليد العاملة ، و التنفيس من الضغوطات التي يتحملها الميناء رغم النقائص في الكوادر و الهياكل .

خلاصة

من خلال التحليل التطبيقي للدراسة والمفاهيم الميدانية على أساس المعطيات نستخلص ما يلي:

أن مؤسسة ميناء مستغانم كونها شريان حيوي تجاري واقتصادي وخدماتي، تم على أساسها التطرق إلى معرفة أهمية وظيفة النقل في شبكة الإمداد باعتبار حركية اللوجيستيك تساهم في بوصلة الأهداف المرجوة، كما ساهمت معرفة النشأة الإيتمولوجية للمؤسسة في ترشيد العناوين العريضة للدور الذي يقدمه ميناء مستغانم لزبائنه.

وتعد المرافق الهيكلية المتطورة كلوجيستيك ساهم إلى حد ما معرفة أبعاده الإستراتيجية في ظل الأدوات التي وفرتها السلطات التنفيذية على أساس تعزيز المنافسة مع باقي مؤسسات موانئ التراب الوطني.

وعليه، فإن وظيفة النقل في شبكة الإمداد تعد سلطة حركية في تزويد المؤسسات الاقتصادية من أجل مستوى التسيير والتنسيق بين أقسام هياكل الميناء، كما تساعد في رفع مستوى النمو الاقتصادي، وكقيمة مضافة يساهم اللوجيستيك في المؤسسة في توفير متطلبات الزبائن والخدمات، لتنعكس إيجابا بدرجة عالية من المنفعة الزمنية والمكانية في تحويل السلع والبضائع في خدمة العميل.

خاتمة

أصبحت الجزائر بعد التحولات الاقتصادية الدولية الإقليمية مجبرة على التكيف مع تفاعلات المنظمات الاقتصادية و التجارية، وتعتبر مصداقية القول حول وظيفة النقل في شبكة الامداد إلى تناسي سياسة الحكومة في الاهتمام أكثر حول شبكة الموانئ في الجزائر، فالجزائر بدخولها السوق التجارة العالمية حددت حددت الأطر التي تكون محل تصدير جودة السلع إلى الدول الأخرى.

فمؤسسة الميناء التي كانت بصدد الاهتمام و الدراسة التي أسقطنا جانبا منها حول مؤسسة ميناء مستغانم في معرفة تدعيمها للاقتصادي الوطني.

فرغم التعقيدات التي ألت على الباحث في توسع أكثر إلا أن استطعنا من خلال البحث في المفاهيم النظرية و التقرب من بعض الهياكل الرسمية إلى استخلاص النتائج التالية:

1- استطاعت الدراسة إلى تحديد مفاهيم وعناوين جديدة حول وظيفة النقل في شبكة الامداد.

2- تعزيز المعرفة الأكاديمية حول مصطلح اللوجيستيك وكيف توسع من الجانب العسكري الى جانب العلوم الاجتماعية ومدى مساهمته في تحسين القدرة للمؤسسة لتحقيق فعالية اكبر.

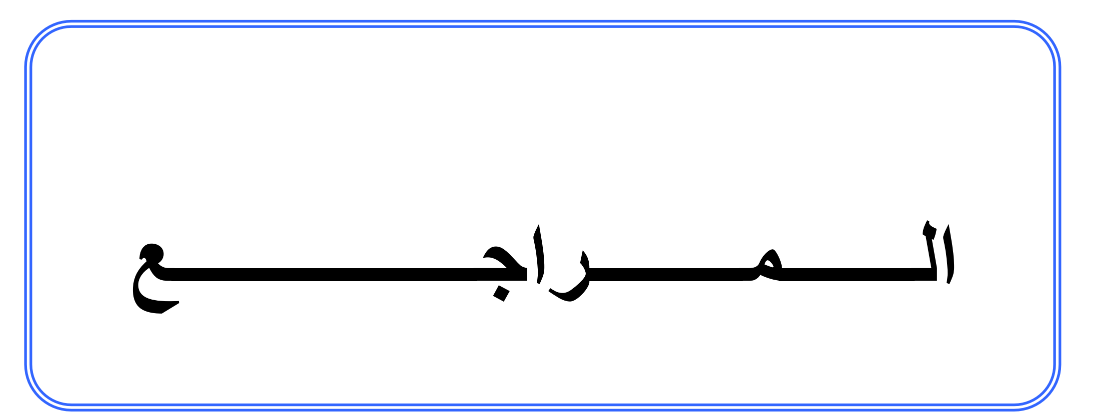
3- تم استعراض الدراسة حول البعد الاستراتيجي لمؤسسة ميناء مستغانم باعتبارها جزء في التنمية الاقتصادية سواء كانت محلية أو وطنية.

4- استطاعت الدراسة إلى تأهيلنا ميدانيا في مدى قدرة وتعاظم دور مؤسسة ميناء مستغانم في التخفيف من الضغوطات على الموانئ والعميل.

5- كما تعززت النتائج حول أهمية الدور التكنولوجي في ترقية الجهاز الأمني الداخلي لمؤسسة ميناء مستغانم.

إن هذه النتائج و إن كانت نسبية كون إن مجال حقل الدراسات العلمية الأكاديمية تقتضي إبقاء المجال مفتوح للمتغيرات اللاحقة في العلاقات الاقتصادية بين الدول.

أما التوصيات التي نوصي بها من خلال النتائج المستخلصة، فإننا نتوجه إلى السلطات المحلية التنفيذية إلى تعزيز الايجابيات الموجودة في الميناء، وتوفير الوسائل المتطورة حتى تكون مصنفة مع الموانئ الإقليمية و الدولية، وتعزيزا لاهتمام بالكادر البشري المؤهل حتى يتسنى إلى إدامة التنمية المستدامة، كما توصي الدراسة إلى زيادة توسيع الأحواض المائية ليتسنى التحكم في الضغوطات والمشاكل اللاحقة.


المراجع

كتب بالعربية

** د محمد توفيق ماضي ، إسماعيل السيد . **إدارة المواد و الإمداد .** الدار الجامعية، الإسكن

تفيده هلال، "إدارة المواد و الامداد"، جامعة الإسكندرية، 1999.

** عبد العزيز بن قيراط ، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية و دورها فيخلق القيمة ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، جامعة قالمة ، السنة الجامعية 2009-2010.

** ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية : الإمداد و التوزيع المادي الدار الجامعية ، الإسكندرية: مصر 2002-2003.

** د.محمد حسان ، إدارة الإمداد و التوزيع ،الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2009م.

** عبيد علي احمد الحجازي : اللوجيستيك كبديل للميزة النسبية ، منشاة المعارف ، الإسكندرية مصر 2000،.

** رسمية زكي قرياص ،عبد الغفار حنفي ،" **الإدارة الحديثة في إدارة الامداد و المخزون** "،الدار الجامعية الإسكندرية ،مصر 2004م.

** ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية : الإمداد و التوزيع المادي، الدار الجامعية ، الإسكندرية: مصر 2002-2003.

**عبيد علي احمد الحجازي : اللوجيستيك كبديل للميزة النسبية ، منشاة المعارف ، الإسكندرية ،مصر 2000،م..

** رسمية زكي قرياص ،عبد الغفار حنفي ،" **الإدارة الحديثة في إدارة الامداد و المخزون** "،الدار الجامعية الإسكندرية ،مصر 2004.

** ايمن النحراوي ،" **لوجيستيات التجارة الدولية"** ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى مصر 2008.

عبد الغفار حنفي،" **إدارة المواد و الامداد :المشتريات و المخازن،الجزء الأول" ،الدار الجامعية،الإسكندرية ،مصر،1998.

** سعيد عبده ،**" أسس جغرافية النقل"** ، مكتبة أنجلو المصرية للطباعة و النشر.

** احمد عبد المنصف محمود ،"ا **قتصاديات النقل البحري"** ، مكتبة الإشعاع الفني ، الطبعة الأولى ، 2001م.

** محمد توفيق ماضي ، إسماعيل السيد ، **إدارة المواد و الامداد** ، الدار الجامعية ، الإسكندرية.

** ثابت عبد الرحمان إدريس ،"**مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الامداد و التوزيع المادي.**

** جمال الدين محمد المرسي ، ثابت عب الرحمان إدريس ،" **إدارة الشراء و الامداد"**، الدار الجامعية ، الإسكندرية،2005م.

** كمال حمدى ، " **عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري"** ، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية،الطبعة الثانية،2002 م.

الكتب الأجنبية:

Philipe - Pierre Dornier , Michel Fendre « la **logistique globale et le supply chain management - enjeux- principe- exemple »,2é Edition. Edition d'organisation ,2007 .

Jacques Pons, « **Transport et logistique -maillon déterminants de la supply Chain » ,Op c

*** Yves Primor, « **Logistique - production - distribution - soutien** » ,Op*

**** المواقع الالكترونية:**

http://pfeda ,univ -Lille 1.fr /iaal/docs /dess2003 /log/multimedia/penseelogistique,html

مصادر الميناء:

** المصدر مؤسسة ميناء مستغانم . مديرية الاستثمار التجاري . مصلحة الإحصاء

** المصدر مؤسسة ميناء مستغانم . الاستثمار التجاري . مصلحة الإحصاء .

** موانئ الجزائر: دور حيوي في تفعيل المعاملات التجارية الخارجية، نشر بتاريخ 22/..../ 2016، تاريخ الدخول 05/26/ 2018، انظر إلى الرابط:http://www.radioalgerie.dz/news/ar/reportage/69395.html

** ميناء مستغانم: منشأة بطموحات كبيرة، نشر بتاريخ 6 حزيران 2013، تاريخ الدخول الأنترنت: 2018/05/62، انظر إلى الرابط:

http://www.Oran-apas.dz/spip.php?pag=imprimer&id_artcle=7627

المجلات:

** **"المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل اللوجستيات"**، المنظمة العربية للتنمية الإدارية- بحوث ودراسات، تأليف عدد من خبراء المنظمة سنة 2007.

** مجلة الاقتصاد و المناجمنت ،**"السياسات الاقتصادية - واقع وأفاق"** ،منشورات كلية العلوم الاقتصادية و التسيير ،تلمسان .

ملخص

تهتم الدراسة العلمية حول أهمية النقل في شبكة الإمداد من خلال إبراز المفاهيم التي تحدد المسار النظري بأبعاده الفكرية في رفع مستوى الكفاءات من أجل الوصول إلى الأهداف المسطرة والمرجوة للمؤسسة، وتحديد دورها الحيوي في مؤسسات الميناء في الجزائر، ومدى تحسين مستوى مساهمتها في تطوير الأداء اللوجستي وزيادة القدرة على التنافس مع الموانئ والدول الأخرى، فالدراسة تغطى واقع اللوجستيك في مؤسسة ميناء مستغانم، كون أن النقل يعتبر من الأنشطة الرئيسية التي تحدد إستراتيجية السلطات الإدارية الوصية على هذا القطاع، فالدراسة الميدانية لدى الباحث أهّلت أهمية الدور التي تقوم به وظيفة النقل في شبكة الإمداد في ظل التطور الحضاري والتقدم التكنولوجي والانفتاح الأسواق الجزائرية على التبادل التجاري والاقتصادي مع العالم.

Résumé

L’étude s’est basée sur l’importance du transport au sein de la chaine logistique en commençant par les concepts théoriques qui détermine les différents axes qui contribuent dans la réalisation des objectifs de l’entreprise, en particulier les entreprises portuaires en Algérie, et surtout l’amélioration du taux de performance logistique. L’étude a été menée au sein de l’entreprise portuaire de Mostaganem, vu que le transport est l’une des activités principales qui en découle de toute une stratégie de développement mais surtout d’ouvertures vers d’autres marchés.